ВОЕННО-ИСТОРИЧЕСКАЯ БИБЛИОТЕКА

ЛУЧШИЙ АНГЛИЙСКИЙ АС

ДЖЕЙМС З. ДЖОНСОН

SHOUT
SHARE
IT

Annotation

Джеймс Э. Джонсон — лучший ас британских Королевских ВВС, вице-маршал авиации, кавалер многих орденов. На его счету 38 побед.

Мемуары Джонсона в отличие от официальных исторических работ дают представление о реальном положении в английской авиации во время Второй мировой войны.

Книга будет интересна любителям военной истории.

- Джеймс Эдгар Джонсон
  - Эта неизвестная война
  - Глава 1.
  - Глава 2.
  - Глава 3.
  - Глава 4.
  - Глава 5.
  - Глава 6.
  - Глава 7.
  - Глава 8.
  - Глава 9.
  - Глава 10.
  - Глава 11.
  - Глава 12.
  - Глава 13.
  - Глава 14.
  - Глава 15.
  - Глава 16.
  - Глава 17.
  - Глава 18.
  - Глава 19.
  - Приложения
    - Приложение 1. Аэродромы Истребительного Командования во время Битвы за Англию
    - Приложение 2. Летчики, участвовавшие в битве за Англию
    - Приложение 3. Английские эскадрильи, участвовавшие в Битве за Англию
    - Приложение 4. Основные части Люфтваффе, участвовавшие в Битве за Англию
    - Приложение 5. ТТХ истребителей
    - Иллюстрации
- notes

- ○ 1
- ○ 2
- ○ 3
- ○ 4
- ○ 5
- ○ 6
- ○ 7
- ○ 8
- ○ 9
- ○ 10
- ○ 11

Джеймс Эдгар Джонсон
Лучший английский ас

Эта неизвестная война *(Предисловие переводчика)*

К сожалению, российский читатель практически ничего не знает о войне на Западе. Те немногие книги, которые издаются в наше стране, скорее наводят тень на плетень, чем описывают события, имевшие место в действительности. Когда читаешь британские мемуары, сразу бросается в глаза их резкое отличие от официальных историй Лиддел-Гарта, Ричардса и Сондерса (особенно!), Роскилла. Создается более чем странное ощущение, что англичане вообще не знают, что такое война и как следует воевать. Официальные историки смотрят на все из горних высей штабов, которым нет дела до всяческих мелочей. Действительно, будет ли главнокомандующий Королевскими ВВС лорд Тренчард планировать операции, исходя из того, что пилоты бомбардировщиков ни разу не летали с бомбами на борту?! Конечно же, нет. Ричардс и Сондерс в своей истории Королевских ВВС тоже о подобной ерунде не упоминают.

Подготовка британских вооруженных сил ко Второй Мировой войне велась не то что из рук вон плохо. Ее вообще не было, этой самой подготовки. Была куча оружия (иногда хорошего, иногда не очень), была толпа людей в форме, которую кто-то, неудачно пошутив, назвал армией. Только эта так называемая «армия» совершенно не собиралась воевать, потому что не умела и не очень хотела.

Офицерский корпус британских вооруженных сил заслуживает особого разговора. Когда читаешь, что думают и говорят британские офицеры, понимаешь, что они не военные! Это просто джентльмены, члены некоего закрытого клуба, объединенные заботами как можно удобнее и приятнее провести досуг. Регби, гольф, крикет, охота, конное поло — вот занятия британских офицеров. Как меланхолически заметил один из британских адмиралов: «Артиллерийские учения они считали неизбежным злом». А то, что эти люди ходили в военных мундирах, совсем не делало их **офицерами.** Этого требует клубный устав.

Дилетантизм и разгильдяйство пронизывали офицерский корпус снизу доверху, причем эти качества старательно насаждались сверху. Вот вам один характерный пример. Крымская война, бой под Балаклавой 13 октября 1854 года. Знаменитая атака легкой кавалерийской бригады, вдохновившая Теннисона на бессмертную поэму. Только дело в том, что эта

атака завершилась сокрушительным поражением англичан и фактическим уничтожением 5 отборных кавалерийских полков. Британские генералы Кардиган и Лукан бросили их в безумную и бессмысленную атаку на укрепленную позицию, занятую численно превосходящими силами русских. Потери англичан составили около 80 процентов! И что? После войны генерал Кардиган становится генерал-инспектором британской кавалерии. Генерал Лукан вполне успешно движется по служебной лестнице и становится фельдмаршалом. И никого не смущает то, что самая **мягкая** характеристика интеллектуальных способностей этих полководцев в трудах британских же историков звучит как «дурак». Но ведь они обладают другими выдающимися качествами. Разве может какое-то поражение бросить тень на репутацию бригадного генерала седьмого графа Кардигана? Или генерал-майора графа Лукана? Кардигана дважды увольняли от службы за некомпетентность, ну и что? Зато это истинный британский джентльмен.

Вот с такими традициями британская армия подошла ко Второй Мировой войне. Стоит ли удивляться, что генерал лорд Горт или адмирал граф Корк энд Оррери действовали ничуть не лучше своих предшественников.

О крайне запутанной и переусложненной структуре британских вооруженных сил мы уже писали в нескольких книгах. Структура британской авиации тоже была крайне архаичной. В ее основе лежал территориальный принцип. Авиакрыло мирного времени было намертво привязано к авиабазе, представлявшей собой комплекс аэродромов и вспомогательных служб. Отсюда и названия: авиакрыло Кенли, авиакрыло Хорнчерч. При этом эскадрильи в составе крыла менялись, постоянными оставались только штабные структуры. Как в таких условиях заниматься боевой подготовкой, добиваться слетанности, взаимопонимания, совершенствовать совместную тактику, — непонятно.

Еще больше ухудшало положение то, что авиакрыло фактически имело двух командиров — *wing commander* и *wing leader*. Первый являлся комендантом авиабазы, в его подчинении находились все наземные службы и аэродромный персонал. Ему подчинялся, но обладал значительной самостоятельностью командир летного состава. Англичане, по сути, воспроизвели на суше морскую цепочку командования, существующую на авианосцах: капитан корабля и командир авиационной боевой части. После того как летом 1944 года союзники высадились на континенте, говорить о комендантах авиабаз уже не имело смысла, так как авиачасти постоянно перемещались вслед за линией фронта. Поэтому в книге появляются командир крыла и

лидер крыла.

Или другой пример. В какой еще армии возможно то, что происходило в канадском авиакрыле Джонни Джонсона? «Сумасброд» Берлинг (31 победа) считается лучшим асом-канадцем, но лучшим асом Канадских ВВС называют Уолли МакЛеода (21 победа). А все потому, что Берлинг большую часть войны прослужил в рядах Королевских ВВС, которые вам совсем даже не то, что Королевские Канадские ВВС.

И вот, с такими вооруженными силами Великобритания неизменно выигрывает войны. Наверное, бог действительно очень ее любит.

Воспоминания английских летчиков слегка развеивают миф о «Спитфайре». Нет сомнений в том, что это выдающийся самолет, один из лучших истребителей своего времени. Однако и на солнце есть пятна. Из мемуаров Джонсона, всю войну пролетавшего на «Спитфайрах», следует, что на этом самолете можно было вести лишь маневренный бой на виражах. Во время пикирования «Спитфайр» становился почти неуправляемым и неустойчивым. Поэтому стандартный прием немцев и американцев — удар сверху и уход с набором высоты — на «Спитфайре» был неосуществим. Первая атака проводилась ударом сверху от солнца, так как это позволяло добиться внезапности. Но пике было пологим и медленным, и немцы довольно часто обнаруживали атакующих. А потом начиналась, как любят говорить западные историки, «собачья свалка». Да, британский истребитель был значительно маневреннее «Мессершмитта». Если они начинали виражить, то после 2 или 3 кругов «Спит» оказывался на хвосте у «мессера». Но что делать, если немец просто не принимал боя и уходил на вертикали?

Вдобавок, «Спитфайр I», в отличие от немецкого Ме-109, имел только два положения шага винта. Вернер Мёльдерс, испытывавший летом 1940 года трофейные английские самолеты, писал: «Вести воздушный бой на „Спитфайре“ сущее мучение, при резком переходе в пикирование двигатель на несколько секунд остается без топлива. Винт самолета имеет два фиксированных положения (взлет и рабочий), поэтому в бою на вертикали двигатель „Спитфайра“ не может развить полную мощность». Ну, а как мучились пилоты при переходе на пушечные «Спитфайры Vb» — прекрасно описано в книге.

Однако перейдем к нашим героям. Эти два человека заслуживают самых хвалебных эпитетов, и могут служить примером истинного мужества и душевной твердости. Лишившись обеих ног, Дуглас Бадер возвращается в военную авиацию, становится одним из лучших британских асов,

разрабатывает новые тактические приемы, что ставит его в один ряд уже не с блестящими снайперами, а с такими знаковыми фигурами, как Покрышкин и Галланд. Джеймс Джонсон без колебаний идет на тяжелейшую операцию, только чтобы вернуться на фронт, хотя ему предлагают тепленькое местечко в учебной эскадрилье. Он становится лучшим английским асом, совершив около 1000 боевых вылетов. Для немцев эта цифра была бы не удивительной, однако она примерно вдвое превышает среднее число вылетов лучших английских летчиков-истребителей. При этом Джонсон ни разу не был сбит, и лишь один раз его самолет получил повреждения в воздушном бою.

Дуглас Роберт Стюарт Бадер родился 10 февраля 1910 года в Лондоне, поступил на учебу в летную школу Истребительного Командования в Кранвелле. Первый год обучения он закончил 18-м (при том, что в школе был всего 21 курсант!). После головомойки, устроенной начальником училища вице-маршалом авиации Хала-ханом, разгильдяй и нарушитель дисциплины Бадер спохватился и закончил училище уже вторым! От себя замечу: такая обширная программа развития истребительной авиации, несомненно, говорит о том, что Великобритания стремилась к мировому господству и постоянно угрожала напасть на страну победившего пролетариата.

Катастрофа произошла 14 декабря 1931 года на аэродроме Вудли. Демонстрируя пилотаж на сверхмалой высоте, Бадер врезался в землю. В результате полученных ранений правую ногу ему ампутировали выше колена, левую — на 6 дюймов ниже колена. Бадер оправился от тяжелых ран и еще более тяжелых операций, но был уволен из рядов Королевских ВВС. Хотя он нашел неплохую работу в нефтяной компании «Шелл», Бадер всегда мечтал вернуться обратно в авиацию. После начала Второй Мировой войны ему это удалось, и 27 ноября 1939 года он совершил первый самостоятельный полет на учебном самолете.

И вот здесь самое время сделать небольшое отступление. Когда читаешь книгу Бориса Полевого, в глаза бросается неоднократно повторяемый рефрен: Алексей Маресьев сумел совершить это только потому, что был настоящим коммунистом. Да, Маресьев — настоящий герой, и повторить его подвиг дано очень немногим. Но вдруг выясняется, что это он повторил подвиг Дугласа Бадера. И как же быть с отсутствующим в данном случае партийным билетом? Вообще, то немногое, что мне известно о пилотах-инвалидах, вдребезги разносит легенду коммунистических баснописцев. Среди таких летчиков мы видим коммуниста Маресьева, фанатика-фашиста Руде-ля, абсолютно безыдейного джентльмена Бадера. И не только они. Командир

звена в эскадре Руделя лейтенант Швирблат. Колин Ходжкинсон из британской морской авиации. Наверняка этот список железных людей далеко не полон. Так может, дело вовсе не в партбилете, а в качествах человека? И можно лишь восхищаться душевной твердостью и несокрушимой волей этих настоящих мужчин, добившихся своего наперекор судьбе. Наверное, стоило бы провести отдельное исследование по данному вопросу.

Однако вернемся к Дугласу Бадеру. Он не только возвращается в строй. За достаточно короткий период Бадер сбивает 22 немецких самолета, что выводит его в ряды лучших британских асов того времени. Подполковник Дуглас Бадер становится командиром истребительного авиакрыла и разработчиком тактики массированного использования истребительной авиации. Он вводит в своем крыле вместо устаревшего и неуклюжего клина-тройки гибкие и эффективные тактические единицы — пару и четверку. То есть, он не только блестящий пилот, но и выдающийся командир.

Читая описание действий эскадрильи Бадера во время Битвы за Англию, становишься в тупик. А как же англичане сумели эту битву выиграть? Тактика английских истребителей способна повергнуть в столбняк. Эскадрилья, выстроенная колонной, смотрится потрясающе. Но, как заметил по поводу других действий англичан французский генерал Боске: «Это прекрасно, но так не воюют!» К тому же, проскальзывает интересная подробность. Похоже, англичане перешли к массированному использованию истребителей уже после фактического завершения Битвы за Англию. Как разрозненные эскадрильи останавливали налеты групп по 200-300 самолетов, мне решительно непонятно. Но ведь останавливали же!

Приключения Бадера в плену оставляют двойственное впечатление. С одной стороны, нельзя не восхищаться неоднократными попытками безногого человека бежать. И это спокойно сходит ему с рук. Вот здесь и начинают появляться вопросы. «Я не войду в камеру, пока туда не поставят стол с белой скатертью и не пришлют камердинера!» Да, о таком плене можно только мечтать. А заключенные тюремного лагеря, играющие в футбол?! Или те же самые прогулки Бадера вокруг замка Кольдиц? Продовольствие, которое он ухитряется выменивать на сигареты и проносить в тот же замок? Какой-то **очень**странный плен получается. После этого начинаешь отчасти понимать тех западных деятелей, которые пытались объявить Освенцим и Майданек несуществующими. Но с другой стороны, книга писалась уже после войны, и Бадер просто не мог не знать хотя бы об инциденте в Шталаг Люфт III, когда бежавших и

пойманных британских летчиков расстреляли.

Вызывает восхищение боевой дух Бадера, который после освобождения из плена, пытается раздобыть «Спитфайр», чтобы успеть совершить еще хотя бы пару вылетов. Поэтому вполне заслуженной наградой ему стало командование воздушным парадом над Лондоном в честь победы.

В феврале 1946 года Бадер уходит в отставку и возвращается на работу в компанию «Шелл», где продолжает летать по всему свету. При этом он неоднократно посещает госпитали для ветеранов войны. В 1976 году королева Елизавета II возвела Бадера в рыцарское достоинство за его деятельность в пользу инвалидов, «многих из которых вдохновил его личный пример». Полковник сэр Дуглас Бадер скончался 5 сентября 1982 года от сердечного приступа во время турнира по гольфу в Айршире.

Маленькая биографическая справка. Джеймс Эдгар Джонсон родился 9 марта 1916 года. Лучший ас Королевских ВВС в годы Второй Мировой войны, 38 побед, все над одномоторными истребителями. Некоторые историки считают, что счет Джонсона превышает 40 побед. В годы Корейской войны воевал в составе американских ВВС, был награжден американской Воздушной медалью и Орденом Легиона доблести. Позднее командовал первым авиакрылом стратегических бомбардировщиков «Виктор», силами КВВС на Среднем Востоке. Вице-маршал авиации Дж.Э. Джонсон, кавалер Ордена Бани, Ордена Британской империи, Ордена за выдающиеся заслуги в двумя пряжками, Креста за летные заслуги с пряжкой, Ордена Почетного легиона (Франция), Ордена Легиона доблести (США), Креста за летные заслуги (США), Воздушной медали (США), Ордена Леопольда (Бельгия), Военного Креста (Бельгия) в 1965 году вышел в отставку. Он скончался 30 января 2001 года.

* * *

А сейчас нужно немного рассказать о Добровольческом Резерве Королевских ВВС *(RAF Volunteer Reserve)* и Вспомогательной Авиации *(Auxiliary Air Force)*. Проводить аналогии между военными структурами разных государств крайне сложно. С некоторой натяжкой можно сказать, что Добровольческий Резерв — это аналог нашего ДОСААФ. Он был создан в 1926 году. Добровольцы обучаются летать в клубах, а в случае войны могут рассчитывать на звание сержанта. Были сформированы так называемые «университетские эскадрильи». Добровольческий Резерв использует гражданские аэродромы и

клубы на коммерческой основе, а тренировки проводятся по выходным.

Вспомогательная Авиация была создана в 1924 году. Фактически это была авиационная ветвь Территориальной армии. Или американский аналог — Национальной гвардии. У нас таких структур нет до сих пор, потому что любой тоталитарный режим, как чумы, боится вооруженного народа. Придет, понимаешь, ГБ-шный сокол и карающий меч применять меры социальной защиты — а ему автомат в морду. Впрочем, мы отвлеклись. К началу войны 3 сентября 1939 года Вспомогательная авиация насчитывала 20 авиационных эскадрилий и 44 эскадрильи аэростатов заграждения. Тренировки проводились по выходным, а летом пилоты отправлялись на сборы в лагеря. Как и армейские полки, эскадрильи Вспомогательной авиации формировались по территориальному признаку. Все они носили названия графства или города: «500-я эскадрилья графства Кент» или «613-я эскадрилья города Манчестер». Первые 4 эскадрильи Вспомогательной авиации носили номера 500, 501, 502, 504, следующие 16 эскадрилий — от 600 до 616.

В годы войны пилоты Вспомогательной авиации отличились во многих боях. В конце войны часть ее эскадрилий была перевооружена реактивными истребителями «Метеор». 16 декабря 1947 года король Георг VI даровал Вспомогательной авиации почетную приставку «Королевская» *(Royal Auxiliary Air Force)*.

Хочу выразить признательность М.В. Зефирову (Нижний Новгород) и Г.О. Слуцкому (Москва) за помощь в подготовке и оформлении книги.

Глава 1.
Добровольческий резерв

Когда закончилась война в Европе, я командовал авиакрылом «Спитфайров». Мы базировались в Целле, самом восточном из наших аэродромов в Германии. Со дня форсирования Рейна, которое произошло 6 недель назад, мы каждый день встречались с Люфтваффе. Хотя положение немцев было безнадежным, им не хватало топлива и запасных частей, а их аэродромы подвергались постоянным бомбардировкам, к их чести следует заметить, что они сражались до конца.

В эти последние недели, когда мы патрулировали над немецкими аэродромами и охотились с рассвета и до заката, мы сбили более 100 самолетов, в том числе новейшие реактивные самолеты, хорошо нам знакомые истребители «Мессершмитт» и «Фокке-Вульф», беспилотные разведчики, неуклюжие транспортные машины, бомбардировщики и легкие связные самолеты. Люфтваффе не просили пощады, и мы продолжали охоту до самого дня победы.

Мы взлетали на «Спитфайрах» со слабо освещенных полос ночью и летели навстречу розовым лучам восхода на восток. На малой высоте мы пролетали над Берлином, старательно держась подальше от огромных стай русских истребителей. Мы видели сплошной поток солдат и танков, который рвался через открытые ворота Восточной Европы.

Теперь все было кончено, и немцы начали сдаваться. Они прилетали даже из Норвегии и Дании. Один смелый молодой пилот прилетел на новейшем бомбардировщике в Целль, выпрыгнул из кабины и торжественно откозырял мне. Он был очень рад сообщить, что больше Люфтваффе не сражаются с Королевскими ВВС. Однако общий враг еще находился рядом. Поэтому он был бы рад, если бы мы смогли дать ему несколько бомб и пару «Спитфайров» в качестве сопровождения… Он был крайне обижен, когда мы отправили его в ближайший лагерь военнопленных.

Следующие несколько месяцев были для нас очень трудным периодом перехода от войны к миру. Моей главной задачей было не обеспечение полетов, а демобилизация тысяч бывших военных. Причем нужно было сделать так, чтобы у них остались хорошие воспоминания о КВВС. В свободное время мы занимались ловлей форели в ближайших речках. Осенью можно было ждать неплохой охоты. В сосновых лесах можно было встретить оленей и косуль, а

в полях водились дикие кабаны. Здесь было все, чего душа желает. И впервые за 6 лет можно было спокойно и всерьез заняться отдыхом.

На следующий день после того, как все это кончилось, я медленно ехал по периметру аэродрома, стараясь привыкнуть к странной картине — более 50 «Спитфайров» без дела стояли на зеленой траве. В голубом безоблачном небе ярко сияло солнце. Внезапно над головой появился маленький самолетик — трофейный Физелер «Шторх», который уже нес наши опознавательные знаки. Он скользнул над самыми вершинами деревьев и аккуратно приземлился. Это мог быть только мой командир авиагруппы, вице-маршал авиации Гарри Бродхерст. Поэтому я помчался к самолету и прибыл на место еще до того, как он выключил мотор.

«Ну, Джонни, как тебе нравится безделье мирных дней?» — спросил он.

«Не знаю, сэр. Кажется странным сидеть на земле в такую погоду. Но я полагаю, нам следовало бы это использовать».

«Вам больше не придется использовать такую погоду. Но у меня есть работенка для ваших парней. Не догадываетесь, что это?» — спросил вице-маршал.

«Ни малейшего представления, сэр», — ответил я.

«Я думаю, вам это понравится. Нас попросили символически отправить британские войска в Копенгаген. Это будет просто отдых. Так как ваши парни очень хорошо показали себя, я решил в качестве награды отправить вас туда. Развлекайтесь, как можете. Примерно через месяц я заменю вас другим авиакрылом. Вам лучше прибыть в Копенгаген уже сегодня и присмотреть себе помещения. Собери парней как можно быстрее. Я прилечу через несколько дней, чтобы проследить, как вы там устроились».

Я поблагодарил командира группы. После того как он отбыл, я собрал оказавшихся под рукой командиров, мы прыгнули в старенький «Ансон» и направились на аэродром Каструп, который находится на южной окраине Копенгагена. Мы были свидетелями освобождения Парижа и испытали нечто подобное в Брюсселе. Несколько недель в Копенгагене станут достойным завершением путешествия через всю Европу.

После полутора часов полета я посадил потрескивающий «Ансон» на асфальтовую полосу Каструпа. Вокруг нее собралась целая толпа: полиция, солдаты, деятели Сопротивления, газетные репортеры, фотографы и симпатичные блондинки. Едва мы вышли из самолета, нас тут же обступили со всех сторон и засыпали вопросами.

«Прилетят ли „Спитфайры“?»

«Где теперь русские?»

«Здесь еще остались немцы. Они нам не сдаются, так, может быть, вы…»

«Где Монти?»

«Русские на Борнхольме. Наш остров! Они придут сюда?»

«Пожалуйста, цветы».

И так далее.

Наконец восстановилось какое-то подобие порядка. Я объяснил цель нашего визита. Скоро прилетят «Спитфайры», вероятно, завтра. Подразделения знаменитой 6-й парашютно-десантной дивизии уже движутся сюда. Они займутся немецкими войсками, которые в самое ближайшее время покинут Данию. Через пару дней в порт войдут корабли Королевского Флота. Будет создана специальная военная миссия для разрешения возникающих проблем. И все будет хорошо!

Не будет ли кто-нибудь любезен одолжить нам автомобиль? Нам нужно осмотреть аэродром и постройки, чтобы ускорить прибытие наших «Спитфайров». Вскоре появился довоенный «Бьюик», и мы решили, что аэродром вполне способен удовлетворить наши скромные запросы. Питание не было проблемой. Даже если нам понадобится пара дней, чтобы наладить работу тыла, сытые физиономии датчан ясно показывали, что здесь не голодают. Поэтому наша разведывательная вылазка была недолгой, и мы приготовились лететь обратно. Чем быстрее мы вернемся в Целль, тем быстрее мы обоснуемся в приятном Копенгагене.

Следующий день стал серьезным испытанием для нас. Путь предстоял длинный, а «Спитфайры» имели не такую уж большую дальность полета. Поэтому было решено лететь в Каструп эскадрильями. Я возглавил первую, и мы полетели над Нижней Саксонией и Шлезвиг-Гольштейном, почти не соблюдая строя. Но когда на горизонте показался Копенгаген, я собрал своих парней в сомкнутый строй, и мы торжественно промчались над датской столицей. Я думаю, датчане оценили по достоинству этот спектакль.

Когда мы рулили по большой бетонной площадке перед административными зданиями Каструпа, нас снова встречала толпа, которая была даже больше, чем накануне. Нескольких пилотов возбужденные датчане просто вытащили из кабин. Наверное, хорошо, что бои уже закончились!

Лично я нуждался в отдыхе. Прошлое вспоминалось не по годам, а по событиям. Добровольческий резерв, Битва за Англию, наши вылазки через Ла-Манш, полеты над Францией, Дьепп, мое первое канадское авиакрыло, Нормандия, Париж, Брюссель,

Арнем, форсирование Рейна и Германия.

* * *

После упорной, тяжелой работы и некоторой доли везения на экзаменах, в 1938 году я, 22-летний дипломированный инженер-строитель, получаю направление на работу в Лоутон. Там я вступил в регбийный клуб Чингфорд и сыграл несколько великолепных игр в компании отважных молодых людей, большинство из которых уже служило в той или иной организации Территориальных войск. Во время одной из игр меня с силой швырнули на промерзшее поле, в результате чего я сломал ключицу. Хотя я в то время не подозревал об этом, перелом сросся неправильно, и кости защемили нерв предплечья. Позднее, в 1940 году, этот инцидент едва не поставил крест на моей карьере летчика.

Я попытался стать пилотом одной из эскадрилий Вспомогательной авиации. Меня принял офицер, который, как я узнал позднее, был прекрасным охотником на лис. Он задал мне обычные вопросы о школе, профессии, спортивных увлечениях, поинтересовался, есть ли у меня какой-нибудь летный опыт. Естественно, я с жаром ответил, что уже начал учиться летать, платя за это из собственного кармана. Однако это не произвело впечатления. У меня появилось отчетливое чувство, что наша беседа вскоре завершится обычным «Мы сразу известим вас, как только у нас появятся вакансии». Однако мои надежды снова начали крепнуть, когда я ему, что родился в Лейстершире и мой дом находится в Мелтон Мобрей. Офицер обрадовался:

«Это очень здорово. Я прекрасно знаю эти места, так как не раз там охотился. Скажите, а какую свору вы держите?»

Я постарался как можно тактичнее объяснить, что все свободные деньги трачу на обучение полетам, а не на содержание собак. Поэтому беседа вскоре закончилась, и мои услуги понадобились Вспомогательной авиации, лишь когда в воздухе запахло порохом.

После Мюнхенского кризиса началось стремительное перевооружение нашей армии и расширение территориальных и вспомогательных частей. Еще раз я попытался вступить во Вспомогательную авиацию. Меня кратко проинформировали, что уже имеется более чем достаточно пилотов, зато существуют вакансии в эскадрильях аэростатов, Не заинтересуют ли меня эти войска, крайне важные для обороны страны? Я столь же кратко ответил, что я совсем не желаю летать на воздушных шарах!

Пара моих приятелей по регби уже вступили в Добровольческий резерв Королевских ВВС. Они учились летать и готовились получить заветные крылышки, которые имели право носить только дипломированные пилоты. Добровольческий резерв был сформирован в 1936 году. Его задачей была подготовка пилотов. Все вступившие в него числились рядовыми, хотя кое-кто получал офицерское звание одновременно с крылышками. Добровольческий резерв отнюдь не считался элитной организацией, к которым относилась Вспомогательная авиация. Мне оставалось лишь надеяться, что окажет действие моя просьба, отправленная прямо в министерство авиации. В положенный срок пришел вежливый ответ. В нем выражалось сожаление, что желающих гораздо больше, чем вакансий в Добровольческом резерве. Однако, если система подготовки будет и далее расширяться, они сразу со мной свяжутся.

В результате все мои надежды тем или иным способом пробраться в одну из организаций, связанных с Королевскими ВВС, рассеялись. Я решил рассмотреть вариант с какими-нибудь другими частями Территориальных войск. По своей гражданской специальности я мог получить бронь в случае войны, однако перспектива строительства бомбоубежищ не вызывала энтузиазма. Несмотря на полное отсутствие интереса к охоте, я в детстве все-таки научился ездить верхом. Поэтому во время следующей поездки к родне в Мелтон Мобрей я решил вступить в Лейстерскую добровольческую кавалерию (йоманри). Мне пришлось побеседовать с местным командиром, и я был рад обнаружить, что его в равной степени не интересует, умею ли я летать, и умею ли я ездить верхом.

Служба в добровольческой кавалерии была скорее развлечением, чем обузой. Мы провели много достаточно веселых дней в поле на различного рода маневрах. Когда я вернулся в Лоутон, потощав на несколько фунтов, меня ждал официального вида конверт из министерства авиации. Было решено значительно расширить систему Добровольческого резерва, и они вспомнили о моих просьбах.

Если я все еще желаю поступить в авиацию, меня просят в течение 2 дней явиться в Лондон на Стор-стрит, где размещается штаб Добровольческого резерва, для прохождения медицинской комиссии. Я уже стоял под дверями, когда они распахнулись. Вместе с несколькими десятками других парней я прошел через длинную череду кабинетов, населенных врачами самых различных специальностей. После ленча те из нас, кто получил благоприятное заключение медиков, были собраны в кабинете какого-то полковника авиации. Он без лишних формальностей

сообщил, что все мы стали сержантами Королевских ВВС и должны приступить к подготовке. Мне было приказано явиться в летную школу в Стэплфорд Тауни, графство Эссекс, для полетов по выходным. Однако они будут рады, если я смогу уделить этому занятию и свободные вечера. Кроме того, нам сообщили, что по вторникам и четвергам мы должны прибывать на Стор-стрит, где нам будут читать лекции по штурманскому делу, вооружению, связи и так далее. Нас недвусмысленно предупредили, что лекции имеют такое же значение, как и летная практика, а потому прогульщики будут отчисляться немедленно.

Два вечера лекций на Стор-стрит, летная практика по выходным и в свободные вечера означали, что свободного времени у меня не останется совершенно. Нашими инструкторами были отставные офицеры Королевских ВВС. Они подписывали краткосрочные контракты, а после увольнения наслаждались жизнью, предлагая свои услуги различным фирмам, которые по договорам с министерством авиации занимались подготовкой летчиков для Добровольческого резерва. Среди нас были представители всех слоев общества, в том числе фермеры, инженеры, брокеры, студенты, клерки и молодые люди без определенных занятий. Отбор был очень жестким. Достаточно регулярно во время полетов нас проверяли компетентные инструкторы ВВС. В результате этих проверок довольно много учеников были отчислены. Точно так же поступали с теми, кто пропускал лекции или не мог сдать теоретические экзамены. Несмотря на расширение, у Добровольческого резерва все еще было гораздо больше добровольцев, чем вакансий. Поэтому на место каждого отчисленного претендовали десятки желающих.

В Стэплфорд Тауни новички отправлялись учиться на «Тайгер Мотах». Они с завистью следили за ветеранами, которые, не спеша, шествовали по траве к ожидавшим их Хаукер «Хартам». Иногда безмятежную тишину неба над нашим клочком Эссекса разрывал рев моторов «Харрикейнов», которые взлетали с находящегося неподалеку аэродрома Норт-Уилд.

Наши инструкторы постоянно напоминали:

«Внимательно следите за этими уродами. Они носятся, сломя голову. И если они на вас налетят, то разнесут в клочки».

В конце августа мы получили мобилизационные предписания. Когда мы явились на Стор-стрит, нам просто приказали возвращаться по домам, куда будут присланы детальные инструкции. Несколько дней мы отдыхали и убивали время, кто как может. Все сомнения, что как-нибудь обойдется, и это только очередная паника, рассеялись 1 сентября. Германские Вермахт и Люфтваффе решили продемонстрировать всему миру новый

метод ведения войны — блицкриг. Королевские ВВС были немедленно приведены в состояние полной боевой готовности. Наши истребительные и бомбардировочные эскадрильи были направлены во Францию. Мы в очередной раз явились на Стор-стрит, но на сей раз, как и было приказано, с вещами. Прослушав по радио выступление премьер-министра и впервые услышав вой сирен воздушной тревоги, мы все, несколько сотен человек, отправились поездом в Кембридж.

Приехав, мы столпились на платформе, совершенно не понимая, что следует делать дальше. Внезапно на платформе появился щеголеватый, полный уоррент-офицер. Как мы узнали позднее, его звали мистер Долби. Пока он проталкивался между нами, кое-кто услышал, как он бормочет себе под нос:

«Ни разу в жизни не видел столько сержантов. Сержанты! Сержанты! Все они сержанты. И ни одного капрала».

Из этого монолога мы поняли одно — мистер Долби остался недоволен первой встречей с Добровольческим резервом. Он схватил меня за руку.

«Сержант, — произнес он, сделав ударение на моем звании. Не сомневаюсь, что ему этот скромный чин дался ценой многих лет тяжелой службы, — назначаю вас командиром этой толпы. — Он пренебрежительно махнул рукой в сторону двух сотен моих товарищей. — Не сможете ли вы, сержант, построить их по четыре и повести вслед за первой группой, которую возглавлю я сам?»

Постаравшись сохранить приличествующую случаю серьезность, я заверил его, что смогу. При этом я постоянно называл его «сэр», что доставляло уоррент-офицеру неслыханное удовольствие. Итак, длинной колонной мы двинулись в Кембридж, в колледж Иисуса, которому предстояло быть нашим домом следующие несколько недель. Мы должны были оставаться в Кембридже, пока нас не распределят по различным летным школам.

В начале декабря около 30 человек были вызваны в штаб и получили приказ на следующий день отправляться на аэродром Маршалла на окраине Кембриджа. Там мы должны были возобновить тренировочные полеты на «Тайгер Мотах». До войны Маршалл был гражданской летной школой и по контракту с министерством авиации занимался подготовкой летчиков из местных резервистов. Большинство инструкторов мирного времени теперь стали офицерами или сержантами. На несколько недель наша судьба оказалась у них в руках.

Обучать — это целая наука, сложная и тяжелая. Далеко не всегда хороший пилот становится хорошим инструктором. Многим из нас пришлось летать с теми, кто рвался воевать и

постоянно бурчал, что их таланты расходуются на подготовку бездарных учеников. Такое отношение неизбежно отражалось на качестве их работы и, как следствие — на качестве «продукта». Несвоевременная и грубая критика, когда требуется поддержка и одобрение, часто подрывали веру ученика в себя. Не приходится сомневаться, что кое-кто из отчисленных пилотов мог успешно закончить курс подготовки, если бы попал в руки настоящего инструктора.

Лично мне в Маршалле повезло. Четыре человека попали к сержанту Таппину. «Тап», которого мы все-таки называли «сэр», был почти идеальным инструктором. Вежливый и скромный, он летал просто блестяще и всегда находил удобный повод приободрить и поддержать ученика. Тап никогда не жалел времени, чтобы разъяснить сложную проблему.

Наш курс закончил школу Маршалла весной, примерно в то же самое время, когда бронированные колонны Вермахта при поддержке эскадрилий Люфтваффе вторглись на территорию ничего не подозревавших нейтральных государств. В моей летной книжке было отмечено, что я вышел из Маршалла, налетав скромные 84 часа, но при я сдал все теоретические экзамены. В последний день несколько человек собрались вместе и пригласили наших инструкторов посидеть на прощанье в местной пивной. Вечеринка удалась на славу. Однако, когда настало время прощаться, я почувствовал настоящую грусть. Мы должны были продолжить обучение в военных летных школах, где нам предстояло летать на монопланах. Через 10 недель, если все пойдет нормально, нас должны были направить в боевые эскадрильи. А вот инструкторы оставались в Маршалле, чтобы готовить одну партию новичков за другой, практически не имея шансов попробовать современные самолеты. Наиболее предприимчивые в конце концов прорвались на фронт, но большинство так и остались всю войну прикованными к тренировочной колеснице. Хотя, скажем прямо, они делали исключительно важное и нужное дело.

Глава 2.
Дни учебы

Вместе с «Батчем» Лайонсом, евреем, который служил в лавке мясника в фешенебельном квартале Лондона, мы отправились из Кембриджа в летную школу, которая находилась в Силенде, недалеко от Честера. Там мы должны были продолжить наше обучение. Мы прибыли в караулку вечером в субботу, что стало причиной некоторых сложностей. Нас не включили в список курсантов и потому не направили в сержантское общежитие. После некоторых расспросов мы выяснили, что далеко не все из нас зачислены в строй и во время обучения в Силенде мы будем считаться офицерами-курсантами и жить в офицерском общежитии. Это была важная веха в карьере любого из нас, и мы отправились туда. Пожилой слуга показал каждому его комнату. Хотя мы спали в деревянных домиках, само общежитие было прелестным каменным зданием. Еда там была превосходной, а обслуживание выше всяких похвал. Большинство слуг проработало здесь несколько лет, и они вели себя со сдержанным достоинством. Вскоре нас снова собрал молодой капитан, который постарался разъяснить как можно доходчивей, что мы пока еще только курсанты. Поэтому за нашим поведением и учебой будут следить особенно тщательно.

И снова мне повезло, так как я получил хорошего инструктора. Уже после двух совместных полетов сержант Брод отправил меня в воздух одного на самолете Майлс «Мастер». Летать на «Мастере» очень приятно, так как он имеет достаточно высокую скорость и может подниматься выше, чем любой самолет, с которым мы до сих пор имели дело. В один из хмурых дождливых дней, когда тучи ползли над равнинами Чешира, я произвел настоящую сенсацию, пробив слой туч и выскочив на залитую солнечным сиянием облачную равнину.

Наше пребывание в Силенде представляло резкий контраст по сравнению с ленивыми днями в Кембридже. В конце июня мы начали читать газетные заголовки и внимательно слушать сводки Би-Би-Си. То, что осталось от эскадрилий Передового ударного соединения, было отозвано из поверженной Франции. Началась эпическая эвакуация Британского экспедиционного корпуса, и в небе над пляжами Дюнкерка эскадрильи 11-й группы схватились с «Мессершмиттами» Люфтваффе. Все эти события не могли не сказаться на темпе нашей жизни в Силенде. Мы летали с утра до вечера, без отдыха и выходных, чтобы как можно быстрее

завершить сложный курс подготовки.

В Силенде со мной произошел неприятный инцидент. Люфтваффе точно было известно место нахождения нашего аэродрома, и несколько раз по ночам немецкие самолеты бомбили его, когда мы проводили полеты. Поэтому в будущем было решено проводить учебные полеты с отдельного небольшого аэродрома по соседству. Слабо освещенная взлетная полоса не должна была привлечь внимание противника. Поздно вечером мы уселись в кузов грузовика и отправились, без всякого комфорта, на эту базу. Перед тем как окончательно стемнело, полдюжины «Мастеров», пилотируемых инструкторами, перелетели на этот аэродром. Ветер нес изрядное количество густого дыма с многочисленных заводов Ланкашира. Поэтому видимость была скверной и ухудшалась все больше. После некоторых споров старший инструктор все-таки решил провести этой ночью тренировочные полеты.

Я должен был лететь вместе с инструктором. Перед взлетом я постарался вспомнить все основные сложности слепого полета. Большая часть полета темной безлунной ночью проводится исключительно по приборам, поэтому требовалось особое внимание, чтобы не залететь к черту на рога. Находясь в воздухе, следовало как можно чаще следить за альтиметром, так как чувства не могли подсказать, на какой высоте мы летим. Пока летчик не отработает до автоматизма обращение с проборами, он может не раз попасть в сложную ситуацию, когда собственные ощущения обманут его относительно высоты полета. Такое заблуждение может легко привести к замешательству и панике, что в свою очередь приведет к роковой ошибке.

Во время моих первых кругов над аэродромом инструктор с заднего сиденья постоянно сообщал наше положение относительно посадочных огней, поэтому все шло довольно гладко. Через час мы приземлились для небольшого отдыха, и я получил возможность выкурить сигарету перед самостоятельным полетом.

Заводской дым, ползущий с севера, стал гуще. Когда я на «Мастере» выруливал по траве, то с тревогой отметил, что видимость ухудшилась по сравнению с нашим предыдущим полетом. Я испытывал сильнейшее желание просто повернуть назад и сказать, что погодные условия слишком плохи для моего ограниченного опыта ночных полетов. Однако мигающие зеленые огоньки в конце взлетной полосы разубедили меня. Полный дурных предчувствий, я начал разбег по неровной полосе, окаймленной огнями. Один или два сильных толчка — и я в воздухе. Убрать колеса. Сектора газа назад, на взлетный режим.

Внимание на приборы. 500 футов, и пока все нормально. Медленный, плавный поворот на 180 градусов влево с набором высоты, выровняться на высоте 1000 футов. Сектор еще дальше назад, на крейсерский полет. Держать «Мастер» ровно слабыми движениями ручки и педалей. Все нормально. Посадочные огни в 1000 футов слева. Но что это? Я высунулся из кабины, но все, что смог различить — мерцающие отблески красных и зеленых собственных огней на крутящихся вокруг мутных тучах. Это был всего лишь мой третий ночной полет на «Мастере» и второй одиночный. Еще больше осложнило ситуацию то, что я попал в зону турбулентности. «Мастер» плохо подчинялся рулям, и на мгновение я даже запаниковал. У меня возникло твердое ощущение того, что мы несемся к земле в крутом пике. Автоматически я начал выводить самолет из него. Однако приборы показывали, что я летел по прямой, а сейчас самолет начал набирать высоту. Доверять приборам! Я напрягся изо всех сил, сжимая ручку управления. Расслабиться! Запеть или просто завопить! Постараться пробить слой облачности, и наверху будет более безопасно. Там появится время подумать.

На высоте 3000 футов небо расчистилось. Луны не было видно, но звезды сверкали довольно ярко и дружески подмигивали, что было очень приятно после холодной и предательской мглы облака. Вскоре мне кое-как удалось увидеть линию горизонта, и это было большим облегчением после напряжения непривычной работы с приборами. Я оказался в особом мирке, окруженном облаками и звездами. Теперь у меня было время определить, что следует делать дальше. Трезвые размышления сменили панические метания. У меня не было радио, чтобы запросить пеленг на аэродром, который был закрыт тучами. Местность в этом районе была холмистой. Отроги горных массивов Уэльса находились всего лишь в нескольких милях, а на востоке возвышались массивы Пеннин. У меня еще оставалось бензина на полчаса полета, а после этого мне следовало быть на земле. Либо вместе с самолетом, либо без него, но с парашютом. Я решил лететь 5 минут одним курсом, а потом повернуть точно назад на такое же время. В этом случае я постоянно крутился бы где-то возле аэродрома, который можно было постараться найти. Я буду снижаться на запад, так как этот курс уведет меня от холмов к плоскому ланкаширскому берегу. Я снижусь до 500 футов и постараюсь определиться. Если это окажется невозможно, то снова наберу высоту и выпрыгну с парашютом. Теперь, когда я твердо решил, что следует делать, я почувствовал себя значительно лучше. Затянув привязные ремни, я проверил парашют и начал снижаться.

Звезды пропали, и «Мастер» нырнул под верхнюю кромку облаков. Снова мы оказались заключенными внутри враждебного мира крутящихся серых струй. Мы снижались со скоростью 500 футов в минуту. Это немного, но вполне достаточно, чтобы проделать чертовски большую дыру в склоне какого-нибудь холма. Ерунда! Сосредоточиться на управлении! 1000 футов — все еще в тумане. Подавить невольную панику. 800 футов. На 600 футах туча стала реже, и я увидел светящиеся окна какой-то одинокой фермы. Так, теперь полет по коробочке, чтобы найти аэродром. 2 минуты на каждую сторону квадрата, и если ничего не увижу — наверх сквозь облака и прыгать. 2 минуты на юг — ничего. 2 минуты на запад — снова никаких признаков аэродрома. Повернув на север, я вдруг увидел тонкий луч прожектора, бегающий по облакам. Я помчался туда. Вскоре я увидел внизу огоньки посадочной полосы. Пришлось подавить сильнейшее желание бросить «Мастер» прямо на полосу. Я описал широкий круг над аэродромом, помигав огнями, чтобы меня узнали. На мой сигнал последовал ответ с земли. Я приземлился и вырулил на стоянку, чувствуя огромное облегчение и гордость. Я сумел приземлиться, не разбив машину и себя самого.

Старший инструктор перехватил меня, когда я выбирался из самолета.

«Что случилось?!» — воскликнул он.

«Я выровнялся на высоте 1000 футов, сэр, и не смог увидеть посадочной полосы. Я попал в облако».

«Ну разумеется, идиот! Нижняя граница облачности находилась на высоте 600 футов. Почему ты не остался внизу?»

Я огрызнулся:

«Но у меня была инструкция подняться на высоту 1000 футов. Я не знал, где находится облако, пока не попал в него».

Инструктор согласился:

«Я это понимаю. Но я думал, у тебя хватит соображения лететь ниже туч. Мне совершенно ясно, что тебе требуется дополнительная практика в ночных полетах».

Но мне было совершенно ясно, что такого неопытного летчика нельзя выпускать в воздух одного в подобных условиях. Поэтому я высказал в спину инструктору (про себя) все, что думаю о его глупости, и отправился спать. Однако все последующие ночные полеты проводились только в хорошую погоду.

Наше обучение в Силенде завершилось в конце июля. Командир отобрал 6 или 7 человек из нашей группы и рекомендовал зачислить их в строй. Нам выдали военную форму и через несколько дней направили в учебно-боевую эскадрилью в

Хавардене, в нескольких милях от Си-ленда. Там мы должны были налетать несколько часов на «Спитфайрах», прежде чем нас отправят в эскадрильи первой линии.

* * *

День, когда я впервые поднялся в воздух на «Спитфайре», я запомню навсегда. Для начала инструктор провел меня вокруг поджарого истребителя, выглядевшего довольно мрачно в сером камуфляже с зелеными пятнами, и объяснил систему управления. Потом я залез в кабину, а он остался стоять на крыле, показывая, как действуют различные ручки и рычаги. Меня неприятно поразила страшно узкая кабина. Так как я довольно широк в плечах, мои предплечья невольно скребли по металлическим стенкам.

«Немного жмет в плечах», — пожаловался я.

Однако инструктор ответил:

«Скоро ты научишься это использовать. Ты еще порадуешься, что он такой маленький, когда один из желтоносых ублюдков повиснет у тебя на хвосте. Советую вертеть головой, словно шея у тебя резиновая. Иначе для тебя все кончится быстро».

Приободрив меня таким образом, он приступил к уроку. Через полчаса я запомнил, как что действует, а инструктор проверил мои привязные ремни и проследил, как я застегиваю кожаный летный шлем.

«Запускай!»

Я проделал все, как положено, и «Мерлин» под капотом пробудился, радостно взревев. Этот звук не забудет ни один летчик-истребитель. Инструктор прокричал мне в ухо:

«Машина настроена на взлет. Не забудь малый шаг винта, иначе ты не оторвешься от земли. Удачи».

Он спрыгнул с крыла, закрывая лицо от воздушной струи. Однако я знал, что он будет внимательно следить за моим взлетом и посадкой.

Я неуклюже повел «Спитфайр» по траве, чуть поворачивая его из стороны в сторону тормозами и сектором газа. Это было совершенно необходимо, так как длинный нос совершенно закрывал обзор прямо вперед, и уже не один ученик столкнулся с другими «Спитфайрами» или бензовозами. Я добрался до края аэродрома и перед тем, как развернуться против ветра для взлета, в последний раз осмотрелся кругом. Поблизости не было видно ни одного самолета, в моем распоряжении был весь аэродром. Я развернулся против ветра. Больше никаких задержек, взлетаем.

Сектор газа мягко вперед. Самолет ускоряется очень быстро, гораздо быстрее, чем «Мастер». Ручку вперед, чтобы поднять хвост и создать нормальный воздушный поток вокруг рулей высоты. Компенсировать занос в сторону рулем. Больше никаких ударов. Но мы еще не можем быть в воздухе! Нет, оказывается, мы взлетели и сейчас плавно набираем высоту. Да, на «Спитфайре» все обстоит иначе! Убрать колеса. Регулятор шага винта назад, а газ установить на скорость 200 миль/час. Закрыть фонарь. После некоторой борьбы, во время которой самолет то и дело клевал носом, я сумел сдвинуть плексигласовый колпак, после чего кабина показалась мне еще более тесной, чем прежде. Я немного поразмыслил над идеей летать с открытым фонарем, но на больших высотах так нельзя ни летать, ни драться. Поэтому следовало смириться и привыкнуть к самолету.

А теперь пришла пора взять вожжи в свои руки и показать этой маленькой норовистой лошадке, кто главный в нашей паре. Я выполнил широкий вираж и попытался уловить свои ощущения. Прошло не более 4 или 5 минут с момента взлета, но я уже находился в 20 милях от Хавардена. Я полетел назад, с каждой секундой обретая уверенность. Впереди и чуть ниже появился «Мастер». Я легко обошел его и, чтобы продемонстрировать свое превосходство, попытался сделать иммельман. Но я забыл, что тяжелый нос «Спитфайра» требует энергичной работы ручкой управления, и мы бесславно посыпались вниз, теряя высоту и достоинство. Следует побольше сосредоточиться на определении летных характеристик и оставить высший пилотаж на другой день. Снова над Хаварденом. Сектор газа назад, посадочная скорость. Открыть фонарь. Впереди все чисто. Разворот. Выпустить закрылки и повернуть против ветра. 120 миль/час, заходим на посадку, но мы все еще высоковато. Сбросить газ. Самолет камнем идет вниз. 100 миль/час, это мало! Ручку назад, высунуть голову из кабины, чтобы проследить за посадкой. Все еще слишком высоко. Самолет словно зависает, и мы низвергаемся с небес, чтобы врезаться в негостеприимную землю с неприятным треском. Подозреваю, что мой инструктор все это видел, потому что он возник рядом, как только я выключил мотор.

«Я видел, как „Спит“ поднял тебя в воздух! Полагаю, что если бы ему дали возможность, он сел бы лучше тебя! Если ты ошибся при заходе на посадку — давай газ и уходи на второй круг. Вам это повторяют каждый раз, когда вы садитесь в кабину. Марш на переднее сиденье „Мастера“, и я покажу тебе, как управлять „Спитфайром“!»

Отправиться в группу для новичков! Это был серьезный удар

по моей гордости.

«А теперь следи за мной, Джонсон. Мы сейчас идем против ветра. „Спит“ тяжелее „Мастера“ и быстрее теряет высоту, когда ты выключаешь мотор. Поэтому делай свой круг поменьше и попытайся постоянно поворачивать. Это было бы разумно. Ты быстро снижаешься, и если в это же время поворачиваешь, то можешь следить за небом. Помни, если ты идешь на посадку по прямой, то превращаешься в легкую добычу! Выпустить колеса, шаг винта. Выпустить закрылки. Продолжай поворот. Теперь против ветра. Достаточный запас высоты, может, даже слишком большой. Поэтому слегка скользнем на крыло, вот так! Сектор газа назад. Ручку чуть на себя и держать. Самолет снижается. Ручку резко на себя, и он сел. Просто, как два пальца!»

Через 4 дня я снова попытался выполнить образцовую посадку, но теперь результаты оказались ужасными. На земле мне приказали садиться в Силенде и доставить туда маленькую пачку карт, которые были засунуты в мой меховой сапог. Небо над Силендом было забито «Мастерами », и мне пришлось вилять между ними, чтобы занять удачную позицию против ветра. Дул сильный порывистый ветер, травяное поле аэродрома было совсем небольшим, поэтому я прицелился сесть возле самой ограды, чтобы получить как можно больше места для пробега. Я прошел над забором слишком высоко и слишком медленно. «Спитфайр» завис и рухнул на землю, словно бомба. Мы ударились с громким треском. Так как привязные ремни не были затянуты втугую, меня бросило вперед, и ремни больно врезались в плечи. Шасси пропахали две глубокие борозды. Затем одна нога шасси подломилась, самолет описал полукруг, вторая нога пробила крыло насквозь, и мы остановились. Я поспешно выключил подачу топлива и зажигание, после чего вылез. Дежурный по аэродрому, невозмутимый капитан в полной форме при револьвере, выскочил из автомобиля и холодно произнес:

«Мне сразу стало ясно, что вы разобьетесь. Вы шли слишком высоко, слишком медленно, на малой мощности… — Он немного помолчал и добавил: — А вы знаете, что у нас не хватает „Спитфайров“? Что вы теперь намерены делать?»

«Мне приказано доставить вам это», — ответил я и протянул ему карты.

Обратно в Хаварден мне пришлось добираться «пешим строем». Я доложил обо всем командиру звена. Он оказался добрым человеком и принял во внимание, что мне пришлось садиться на короткую полосу. Вскоре после этого он снова отправил меня в воздух, уже на другом «Спитфайре», и я больше не слышал об инциденте. Однако я подозреваю, что он

пристально следил за мной во время полетов. Еще одна авария — и меня попросту вышвырнут вон.

В это время главной проблемой Истребительного Командования было не получение новых «Харрикейнов» и «Спитфайров», а подготовка достаточного количества новых пилотов для эскадрилий первой линии. К началу сентября 1940 года количество подготовленных пилотов значительно сократилось по сравнению с августом. Дополнительные опасения вызывало то, что пилоты Добровольческого резерва, приходящие взамен выбывших, были подготовлены далеко не так хорошо, как погибшие и раненные кадровые летчики. Все наше время в Хавардене было посвящено обучению полетам на «Спитфайре». В этот период я ни разу не стрелял из его 8 пулеметов, и мы не провели ни одного тактического учения в воздухе. Этим предстояло заняться позднее, если будет время.

Наши инструкторы были опытными пилотами, которые сражались во Франции, над Дюнкерком или в первых боях Битвы за Англию. Один или двое носили лилово-серебряную ленточку Креста за летные заслуги, но почти ничего не рассказывали ученикам о своих стычках с «Мессершмиттами». Эскадрилья Хавардена была сформирована совсем недавно, и о лекциях по тактике боя еще просто не думали. Но как нам было необходимо это знание! Что произойдет, когда встретятся звено «Спитфайров» и звено «Мессершмиттов»? Когда эскадрилья встретится с эскадрильей? Когда авиакрыло встретится с эскадрой? Сумеет ли «мессер» развернуться круче, чем «Спит»? Что можно сказать об их новой пушке, стреляющей через втулку винта? Что следует делать, если они атакуют со стороны солнца? Агрессивны ли немецкие летчики, наследники традиций знаменитого «Красного барона» фон Рихтгофена? Что можно сказать о немецких командирах, проверивших свои самолеты и тактику во время гражданской войны в Испании? Какое качество для летчика-истребителя важнее: меткая стрельба, зоркий глаз или способность в любой ситуации удержаться за ведущим?

Эти и сотни других вопросов остались без ответов. У нас была всего лишь горстка инструкторов, которые выбивались из сил, чтобы заставить жернова машины вертеться. Лишь изредка, после нескольких кружек пива, они начинали непринужденно болтать между собой, и тогда мы слышали о «замыкающем Чарли» и «ножницах». Эти разговоры только запутали меня окончательно, и я покинул Хаварден, совершенно не представляя, что может произойти, когда «Спитфайр» встретится с «Мессершмиттом». Я полагаю, в точно таком же положении находились все остальные новички, прибывшие в боевые

эскадрильи в этот период войны. Все тяжелые уроки нам предстояло учить самостоятельно, рискуя собственной шкурой. Что касается меня лично, то лишь после множества столкновений с противником я начал понимать механику воздушного боя во всех ее стремительно меняющихся тонкостях.

В конце августа меня вызвали в кабинет адъютанта эскадрильи и вручили приказ направиться в 19-ю эскадрилью, которая базировалась в Даксфорде недалеко от Кембриджа. Я упаковал свои жалкие пожитки и сел на поезд. К этому времени в моей летной книжке числились 205 часов в воздухе, в том числе 23 часа на «Спитфайре».

Глава 3.
Фриц от солнца

Я встретил еще двух пилотов, направленных в 19-ю эскадрилью, в кабинете адъютанта авиабазы в Даксфорде. Нам сказали, что наша эскадрилья действует из Фоулмера, небольшого аэродрома в 5 или 6 милях отсюда. После окончания всех положенных формальностей нашу троицу отвезли туда.

Фоулмер оказался всего-навсего небольшой зеленой лужайкой. Когда мы прибыли туда, на аэродроме стояли всего один или два «Спитфайра». Мы узнали, что эскадрилья была спешно поднята в воздух полчаса назад.

Ближайший «Спитфайр» выглядел совершенно иначе, чем те, на которых мы летали в Хавардене. Я подошел поближе, чтобы осмотреть самолет. Оказалось, что в конструкции произведены серьезные изменения, хотя планер остался тем же, и мотор марки «Мерлин» тоже сохранился. Зато привычные 8 пулеметов были заменены 2 пушками.

Несколько оружейников были заняты тем, что чистили и смазывали это оружие. Молодой старший лейтенант вполглаза следил за ними и обсуждал какие-то технические проблемы с замотанным унтер-офицером. Улучив подходящий момент, я представился и сообщил, что направлен в эту эскадрилью. Лейтенант пожал мне руку и завел долгий рассказ о новом оружии. Они получили первые пушечные «Спитфайры» в начале июля, и с тех пор начались постоянные мучения. Эскадрилья, оказалась подопытным кроликом для Истребительного Командования! Лично он вообще не желал видеть эти сраные пушки. Точно так же, как и остальные летчики эскадрильи. Когда они действовали нормально, то были эффективным оружием против бомбардировщиков. Пушечный снаряд имел более высокую скорость, дальность и энергию, чем пулеметная пуля. Однако пушки **слишком**редко действовали нормально. Всего пару дней назад 7 «Спитфайров» атаковали большую группу вражеских истребителей и бомбардировщиков. 3 двухмоторных Ме-110 были уничтожены, но у 6 «Спитфайров» в бою имелись отказы пушек, иначе фрицы пострадали бы гораздо сильнее. В другом случае в бой вступила целая эскадрилья, но только 2 «Спита» сумели открыть огонь из пушек. Это чертовски неприятно и опасно для здоровья вступать в бой со сворой «мессеров», имея ненадежное оружие. Все пилоты мечтали получить обратно свои пулеметные «Спитфайры».

«Я не знаю, парни, будет ли у нас время доучивать вас. Сначала нам нужно заставить заработать эти проклятые штуки».

Его печальный рассказ был прерван ревом моторов. Над головой появилась группа «Спитфайров». Они держались в четком строю с большими интервалами. Мой собеседник сказал, больше самому себе, чем мне:

«Сегодня не было боя, иначе они вернулись бы парами и поодиночке. Пошли, встретим их».

Пилоты вылезли из самолетов и вскоре собрались вокруг высокого человека — командира эскадрильи. Они только совершили третий вылет за день, но так и не встретились с противником. Оба командира звеньев уже начали писать мелом на большой доске фамилии пилотов, которые должны были лететь в следующий раз. Прибежал офицер, на мундире которого не было крылышек пилота, и сообщил, что звонили из штаба Истребительного Командования. Пилоты умолкли и стали внимательно слушать. Он сообщил, что эскадрилью, скорее всего, временно выведут из боя, пока не будут решены проблемы с пушками. Они должны будут перебазироваться на север, а в Фоулмере их заменит эскадрилья пулеметных «Спитфайров».

Обозленные пилоты громко выражали свое неудовольствие. Почему они не могут получить назад пулеметные истребители? Ведь в Хавардене они используются для обучения. Молодой офицер повернулся ко мне, спросив, так ли это. Я энергично кивнул. Точно, нужно отослать эти поганые пушечные «Спитфайры» в Хаварден и обменять их на самолеты учебной эскадрильи. Но тут вмешался командир эскадрильи, который до сих пор помалкивал. Он успокоил летчиков, сказав, что во второй половине дня обязательно переговорит с командиром авиабазы в Даксфорде. А пока, парни, не попить ли чайку?

Но пока что летчики устроились отдыхать, ожидая нового звонка из центра управления полетами, который опять отправит их в воздух. А командир эскадрильи улучил пару минут, чтобы приветствовать нас.

«Сразу называйте фамилии. Форшо, Джонсон и Браун? — Мы согласно кивнули. — Сколько часов налетали на „Спитфайрах“?»

«Восемнадцать, сэр».

«Двадцать три, сэр».

«Девятнадцать, сэр».

«О-о-ох. Я дам вам еще несколько часов здесь, прежде чем мы начнем брать вас на операции. А у нас вдобавок проблемы с пушками. Отправляйтесь спать в общежитие, увидимся завтра».

Вскоре пришел приказ взлетать, и мы смотрели, как юркие «Спитфайры» разбегаются по полю и поднимаются в вечернее

небо. Они должны были патрулировать над Дебденом и уже через несколько минут могли столкнуться с идущими на большой высоте «Мессершмиттами». Мы, трое новичков, в мрачном молчании отправились обратно в Даксфорд. На бумаге мы числились летчиками 19-й эскадрильи, однако огромная пропасть отделяла нас от настоящих пилотов.

За обедом мы выработали план дальнейших действий. После трапезы мы постараемся поймать пару опытных офицеров и за пинтой пива попытаемся вытянуть из них как можно больше.

Наша невинная уловка полностью удалась. Вскоре мы слушали красочные описания боев «Харрикейнов» с «Мессершмиттами». Наши новые знакомые прекрасно знали, о чем говорили. Это были чехи, которые после падения своей страны сумели пересечь всю Европу и сейчас воевали в составе 310-й эскадрильи. К счастью, они были не столь сдержанны, как их британские товарищи. И вскоре мы уже находились вместе с ними в воздухе, отражая атаку «мессеров», которые всегда появлялись со стороны солнца!

В то время Люфтваффе бросали на южную Англию большие группы истребителей и бомбардировщиков. Целью налетов были наши истребительные аэродромы. Обычно в налете принимало участие от 50 до 100 бомбардировщиков — He-111, Do-17, Ju-88. Их сопровождали стаи двухмоторных истребителей Me-110 и одномоторных Me-109. Соотношение истребителей и бомбардировщиков в группе обычно равняло 3:1. Поэтому очень часто группы бомбардировщиков сопровождали до 200 истребителей.

Чехи откровенно рассказали, что «Харрикейны» уступают «Спитфайрам» в скорости и маневренности. В идеале они должны заниматься уничтожением тяжелых и медленных «Дорнье» и «Хейнкелей», пока «Спитфайры» отгоняют подальше «Мессершмиттов». Это хороший план — да. Однако слишком часто он не срабатывает. Их «Харрикейны» почти каждый раз подвергаются атаке «мессеров», прежде чем доберутся до бомбардировщиков.

«Мессеры»? Чехи быстро переглянулись с недовольными ухмылками. Хороший истребитель, потолок которого выше, чем у «Харрикейна» и «Спитфайра». Me-109E вооружен очень хорошо: 2 пушки калибра 20 мм в крыльях и 2 пулемета. Их пилотируют ветераны войны в Испании, которые прекрасно знают, что и когда следует делать. Они сполна используют фактор внезапности, любят использовать преимущество высоты и атаки со стороны солнца. Me-110 не представляют никаких проблем. Они еще более тихоходны, чем «Харрикейны», и не имеют никакой боевой

ценности. Как только они подвергаются атаке, то сразу же строятся в оборонительный круг. Однако его очень легко расколоть, пока Ме-109 околачиваются выше. Ох уж, эти «мессеры»! Да ты сам вскоре все на своей шкуре узнаешь!

Я заказал еще по кружке пива.

А что они могут рассказать о нашей тактике? В каком строю мы летаем: колонна или шеренга?

Когда чехи были зачислены в ряды Королевских ВВС, им пришлось отрабатывать уставные атаки, предусмотренные наставлениями Истребительного Командования. В книге перечислялись несколько стандартных методов, когда истребители атакуют бомбардировщики из различных позиций: прямо сзади, снизу, снизу и сзади, с фланга, на встречных курсах. Истребителям предписывались различные варианты строя, чтобы они могли маневрировать для выхода в наиболее выгодную позицию. После этого командир отдавал приказ, и пилоты выполняли одновременную скоординированную атаку. Эти эталонные атаки требовали высокого летного мастерства и большого времени. Время! В бою это был решающий фактор. В присутствии агрессивных «мессеров», наносящих смертельные удары, не было времени заниматься салонными танцами. Тактика должна быть простой. Внезапность, если удастся, и прямая атака — со стороны солнца. Ваш ведомый всегда должен прикрывать ваш хвост. Постоянно крути головой. Чтобы сбить истребитель, требуется всего 4 секунды — поэтому оглядывайся через каждые 3 секунды!

Каждая эскадрилья использовала свой собственный строй. Так как на сей счет не имелось жестких инструкций, каждый командир эскадрильи сам решал, как летать его парням. В мирное время истребительные эскадрильи отрабатывали хорошо известный строй «троек». Некоторые эскадрильи все еще использовали его и вступали в бой четырьмя тройками. Другие эскадрильи приняли более свободный строй и летали тремя звеньями по 4 самолета. Эти 4 истребителя летели колонной за своим командиром, который водил свой самолет из стороны в сторону, чтобы контролировать мертвую зону сзади. В результате три звена были похожи на трех извивающихся змеек. Самым большим недостатком такого строя, продолжали чехи, было то, что замыкающий с трудом держался в строю. У него практически не оставалось времени оглядываться. Поэтому замыкающие слишком часто становились первой жертвой, особенно когда эта роль выпадала молодому неопытному пилоту.

Вы слышали что-нибудь о Дугласе Бадере, безногом пилоте, который командовал 242-й эскадрильей? Большинство его

пилотов были канадцами. Эскадрилья Бадера базировалась в Колтишелле, в Норфолке, однако часто прилетала, чтобы действовать из Даксфорда. Чехи несколько раз слышали, как Бадер с жаром отстаивал преимущества больших групп истребителей. Его эскадрилья летела во главе группы. 310-я эскадрилья прикрывала ее со стороны солнца, держась на 2000 футов выше. 19-я эскадрилья должна была прикрывать «Харрикейны» сверху. 36 истребителей. Да, им хотелось бы драться так. Это гораздо лучше, чем сегодняшние разрозненные атаки.

Чехи умолкли и поспешно допили свое пиво. Потом они посмотрели на часы. Еще не было 10 вечера, однако они должны были взлетать на рассвете, и потому пора было отправляться спать. Они поднялись, щелкнули каблуками, прощаясь, и покинули столовую.

На следующее утро после завтрака мы отправились в Фоулмер. Эскадрилья уже была поднята на перехват 60 бомбардировщиков, которые в сопровождении 150 истребителей атаковали Норт-Уилд. «Спитфайры» возвращались по одному, по двое. Мы слушали рассказы пилотов о бое. Два вражеских самолета были уничтожены, а еще один — тяжело поврежден. Повторялась та же самая история — постоянные отказы пушек. Иначе на землю полетело бы гораздо больше фрицев.

Однако из штаба Истребительного Командования пришли великолепные новости. Главнокомандующий решил-таки заменить пушечные «Спитфайры» пулеметными, и новые старые самолеты должны прибыть уже сегодня. Эскадрилья должна подготовиться к бою как можно быстрее. Это не было грандиозным мероприятием, хотя и пилотам, и механикам предстояло немало потрудиться. На самолеты следовало нанести опознавательные знаки эскадрильи. Перестроить частоты раций. Если будет время — опробовать пулеметы. Проверить перед отлетом пушечные «Спитфайры».

Прошли еще два дня великолепной безоблачной осени, а я и близко не подошел к кабине «Спитфайра». Снова я следил, как взлетает и возвращается эскадрилья, иногда всего через 40 минут после старта. Они атаковали большую группу бомбардировщиков, которую прикрывало множество «Мессершмиттов». Хотя «Спитфайры» оказались значительно ниже противника, командир эскадрильи бросил звено В против бомбардировщиков, тогда как звено А попыталось зайти со стороны солнца, чтобы атаковать «мессеры». Однако вражеские истребители игнорировали этот маневр и набросились на звено В, прежде чем оно приблизилось к бомбардировщикам. Два «Спитфайра» были тяжело повреждены, а

командир эскадрильи не вернулся на аэродром.

Позднее утром адъютант эскадрильи прислал за нами.

«Парни, вы должны немедленно отправиться в 616-ю эскадрилью в Колтишелл. Их только что вывели из боя, и у них будет достаточно времени, чтобы потренировать новых пилотов. Вероятно, это самый лучший выход. Вы сами видите, что здесь творится. Нам нужны опытные пилоты, чтобы восполнять потери в эскадрилье».

Зазвенел телефон, адъютант слушал несколько секунд, потом медленно положил трубку.

«Они нашли нашего командира. Вероятно, разбился при аварийной посадке».

Он помолчал минуту, а потом добавил:

«Удачи вам в 616-й эскадрилье».

* * *

Снова нам пришлось садиться на поезд и мчаться на аэродром Колтишелл в Норфолке. Вскоре мы оказались в скромном офисе командира эскадрильи и кратко представились ему. Билли Бартон был невысоким симпатичным молодым человеком примерно моего возраста. Однако он был кадровым офицером, выпускником Кранвелла, и в 1936 году заслужил почетный кортик. После начала войны он быстро пошел вверх, но это было полностью заслуженно.

Он был одним из выдающихся питомцев Кранвелла. Он был всегда полон энергии. Мне он понравился с первого взгляда, и у меня никогда не было лучшего командира. С самого начала мы полностью поверили ему.

«Эскадрилье пришлось нелегко в Кенли. Они провели там всего пару недель, но потеряли несколько парней. Из боя их вывели 2 дня назад и назначили меня командиром. Моя задача — восстановить боеспособность за несколько дней, после чего нас, вероятно, снова отправят на юг. Вопросы?»

Мы промолчали.

«Хорошо. Вы, Джонсон, полетите со мной. Проведем в воздухе полчаса, посмотрю, на что вы годны. Ждите меня снаружи в автомобиле. Я отвезу вас на стоянку».

Я пристроил свой «Спитфайр» у правого крыла командира, и мы вместе устремились в небо над холмами и полями восточной Англии. Вечер для полетов был просто идеальный. Видимость неограниченная, ни дуновения ветерка. После нескольких простейших совместных поворотов Бартон указал пальцем за

голову, и я пристроился ему в хвост. Теперь началась настоящая проверка. Сначала стремительное пикирование, когда индикатор скорости показал более 400 миль/час. Затем крутой подъем с переворотом на горке. Медленные бочки. Полупереворот и пикирование. Виражи. Затем он покачал крыльями, приказывая снова пристроиться сбоку.

Мы провели в воздухе целый час, после чего приземлились в Колтишелле. Правое плечо у меня болело, однако я был полон энтузиазма. После неудач прошлой недели у меня наметился явный прогресс. Я остановился в шаге от командира эскадрильи, который начал говорить о тактике.

«Неплохо, Джонсон. Совсем неплохо. Но вам следует внимательнее контролировать воздух. Вам не раз говорили, что ваша шея должна быть резиновой. Постоянно оглядывайтесь. Ваша жизнь зависит от того, успеете ли вы заметить „мессер“ раньше, чем он атакует вас. Нет смысла просто шарить глазами по небу. Научитесь фиксировать глаза на определенном секторе, и тщательно осматривайте его. Во время всего полета постоянно старайтесь заметить малейшее движение в воздухе и опознавать замеченный самолет. Вы скоро обнаружите, что постоянная практика позволяет значительно улучшить наблюдательность».

Мы уже подошли к дверям домика на стоянке, но командир еще не закончил лекцию. Он подчеркнул необходимость постоянной строжайшей дисциплины радиопереговоров. Описал сложности правильного упреждения при стрельбе. Рассказал о методах атаки противника сзади. Главная обязанность ведомого — не уничтожение вражеского самолета. Он должен обеспечить своему ведущему чистое небо в заднем секторе. Исключительно важно сохранять строй во время боя, правильно использовать преимущества солнца, облаков, высоты.

Уже в домике Бартон представил меня нескольким летчикам эскадрильи, которые вскочили, когда вошел командир. На меня произвел большое впечатление плотный офицер, которого можно было счесть даже полноватым. Он выглядел значительно старше большинства из нас. Это был Кен Холден, который много раз играл в регби за Йоркшир. Как и Бартон, он был женат, хотя их жены жили довольно далеко от аэродрома. Кен научился летать во Вспомогательной авиации, когда ему было уже 29 лет. Немного позднее я познакомился с ним ближе. Какие бы события ни творились на фронте, Кен неизменно устраивал экскурсии в субботу вечером. Сразу после окончания полетов мы переодевались в чистые мундиры и отправлялись в ближайший городок. Там нас ждало пиво (вдоволь), какие-нибудь развлечения, обед и снова пиво. Кен был хорошим актером,

обладал незаурядным чувством юмора и вообще был компанейским парнем. Однако в первые несколько недель эти черты его характера оставались скрытыми от меня. Я думал, что он был человеком строгим и осторожным. Его повадки северянина были словно специально нацелены на то, чтобы охлаждать пыл молодых парней. Вскоре мы вообразили, что нам известны все ответы и мы полностью готовы к бою с фрицами. Позднее Кен стал нашим командиром звена. Многие из нас, кому посчастливилось закончить войну, обязаны своими жизнями обстоятельным урокам, которые он нам дал.

Я познакомился и с другими пилотами Вспомогательной авиации, служившими в эскадрилье. В ней также служили несколько сержантов. Как только командир вышел, они тут же развалились в креслах, листая журналы.

Мне эта атмосфера не понравилась. Ветераны держались очень замкнуто и казались совершенно чужими. Даже моему неопытному глазу было заметно, что эскадрилья потеряла уверенность в себе, а дисциплина серьезно пошатнулась. Все это представляло разительный контраст по сравнению с подчеркнутой агрессивностью, которую я видел в Фоулмере. Здесь сидели молчаливые, осторожные люди. Однако мои размышления были прерваны, появился сутулый деловитый молодой офицер, который обратился ко мне:

«Меня зовут Гиббс. Я офицер разведки эскадрильи. Если вы уделите мне полчаса, я дам кое-что прочитать. Это оперативный дневник эскадрильи, он должен вам дать некоторую пищу для размышлений».

Я поблагодарил его, взял пухлый том и сел поближе к окну. Официальную историю эскадрильи я постарался пролистать побыстрее. Прежде чем приступить к чтению, я еще раз мельком поглядел на остальных летчиков. Один или два с нескрываемым интересом следили за мной. Отчеты были написаны сухими, рублеными фразами, но за ними стояли победы и поражения, жизнь и смерть эскадрильи в последние 12 месяцев.

Эскадрилья № 616 (Южно-Йоркширская) Вспомогательной авиации была сформирована в 1938 году в Донкастере. Первым командиром был майор граф Линкольн. В 616-ю были переведены несколько опытных пилотов Вспомогательной авиации, остальных призвали на месте, так же как и большую часть наземного персонала.

Вскоре после начала войны командиром был назначен кадровый офицер, однако он продержался всего пару месяцев. Билли Бартон был уже четвертым по счету командиром эскадрильи за год. Молодые и относительно неопытные пилоты

Вспомогательной авиации не имели шансов прожить долго.

Зимой 1939 года Хаукер «Хинды» и Авро «Тьюторы» были заменены «Спитфайрами», и пилоты получили крещение огнем, когда патрулировали над Дюнкерком, стараясь прикрыть эвакуацию Британского экспедиционного корпуса. В это время они летали из Рочфорда, но в июне вернулись на свой аэродром в Йоркшире. Здесь у них выдался жаркий денек, когда они перехватили более 50 бомбардировщиков Ju-88 примерно в 10 милях от Фламборо Хед. Были сбиты 8 немецких самолетов, эскадрилья потерь не имела. Вражеским бомбардировщикам пришлось пересекать Северное море, что превышало возможности Ме-109, поэтому они шли без сопровождения. Пилоты сочли такую охоту пустяковым занятием.

В середине августа эскадрилья была отправлена в Кенли, чтобы вместе с истребителями из Биггин-Хилла прикрывать Лондон с востока. В начале сентября эскадрилья была отозвана в тыл, в Колтишелл. За 15 дней боев она потеряла 4 пилотов убитыми, 5 были ранены, 1 попал в плен. В Кенли один офицер был уволен в запас, а еще один переведен из эскадрильи. В результате из 20 пилотов, отправившихся на юг, только 8 вернулись в Колтишелл, хотя кое-кто из раненых позднее вернулся в эскадрилью и снова сражался.

Ни одно подразделение не могло выдержать такие потери. Хотя уцелевшие летчики хорошо проявили себя, было совершенно ясно, что их следует вывести из боя, чтобы они могли отдохнуть и подготовить замену. Это и стало задачей Билли Бартона. Он должен был восстановить пошатнувшуюся уверенность в себе ветеранов и помочь им вместе с новичками образовать новую, агрессивную, умелую команду. Как ему удалось этого добиться, и как Бар-тон вместе с Дугласом Бадером превратили 616-ю эскадрилью в заслуженное подразделение, занявшее почетное место в истории Истребительного Командования, и станет началом моей истории.

В следующую субботу после чая Бартон пришел в домик на стоянке и сказал, что уровень готовности эскадрильи понижается. Теперь будет дежурить только одно звено из двух. Остальные в течение дня будут свободны, но прежде чем разбегаться, пилоты должны узнать, кто будет дежурить завтра. Быстро приняв ванну и переодевшись в приличные мундиры, маленькая группа летчиков набилась в старенький автомобиль и помчалась по узкой извилистой дороге в Норвич.

Несколько часов спустя мы все сидели в тесном, прокуренном баре, когда пришел полисмен и сообщил, что всем военнослужащим Королевских ВВС приказано немедленно

вернуться в расположение своих частей.

В Колтишелле нам сообщили, что объявлена тревога номер один — «вторжение неизбежно, вероятно, произойдет в течение ближайших 12 часов». Командование вооруженных сил объявило всеобщую готовность, все части и подразделения были подняты на ноги. Происходившее в офицерском клубе можно характеризовать лишь одним словом — хаос. Пожилые офицеры, мобилизованные на время, бестолково метались из стороны в сторону. Наш командир куда-то пропал, мы попытались найти хоть какое-то объяснение происходящему. Вскоре мы услышали дюжину самых различных версий, самой распространенной из которых была следующая: началась вражеская операция по высадке десанта и вторжение на восточное побережье произойдет в ближайшие часы. Вероятно, командир эскадрильи и командиры звеньев уже находятся на стоянке. Поэтому я поспешно бросился из столовой в холл, чтобы позвонить туда по телефону. Когда я бежал по коридору, то едва не налетел на майора, который неловко ковылял мне навстречу. Его живые глаза с насмешкой уперлись в меня, в мои крылышки пилота и узкий шеврон лейтенанта.

«Скажи-ка, старик, что тут за паника?» — громко спросил он, вынув изо рта трубку.

«Я точно не знаю, сэр. Но есть сообщения о вражеской высадке», — ответил я.

Майор толкнул вращающиеся двери и вошел в шум и гам столовой. Заинтригованный, я последовал за ним, потому что мне показалось, что я знаю, кто это такой. Он полюбовался на охватившую всех панику, а потом громко и **красочно**приказал доложить, в чем дело. Полдюжины человек наперебой принялись объяснять, и наконец он кое-что сумел понять. Пока майор слушал, его глаза обшаривали зал, и уже через минуту все летчики ощутили, что между ними и этим человеком протянулись невидимые, но прочные нити.

Когда он подводил итог услышанному, в зале воцарилась тишина.

«Итак, ублюдки двинулись. Это будет хорошенькая драчка! Представьте, сколько отличных целей будет на плацдармах. Прелестная охота!» — И он громко изобразил «тра-та-та» пулеметной очереди.

Эффект был мгновенным и необычайным. Все сразу вспомнили, кто и что должен делать, и сложный, неповоротливый механизм аэродрома снова начал вертеться относительно гладко. Позднее нам сообщили, что донесения о вражеской высадке оказались ложными, и мы можем вернуться к состоянию обычной

готовности. Но этот инцидент произвел на меня колоссальное впечатление. Он показал, как действует настоящий командир в запутанной и напряженной обстановке. Именно так произошла моя первая встреча с легендарным Дугласом Бадером.

В начале следующей недели мы отправились в Киртон-Линдсей, новый аэродром в 10 милях от Скантorпа в Линкольншире. Мы уходили еще дальше от разворачивающихся воздушных сражений, но у нас осталось всего 6 опытных летчиков, и эскадрилья была совершенно не готова участвовать в боях. Раньше или позже настанет наш черед, и лично я был благодарен за предоставленную нам передышку. Это позволило мне набраться уверенности и узнать кое-что новое о тактике, что пригодилось потом в боях.

В Киртон-Линдсее нас встретил и радостно приветствовал комендант базы Стефен Харди, который привез туда нашего командира эскадрильи и командиров звеньев. Мы прибыли на новое место без своих пожитков. В холле офицерского клуба нас встретил маленькой живой человечек. Это был мистер Смит, управляющий клубом, а позднее — отелем «Маджестик» в Харроугейте. Холл украшали несколько пальм в кадках, создавая нереальное впечатление какого-то курорта. Мне даже померещилось, что где-то неподалеку играет струнный оркестр. Мистер Смит сообщил, что командир эскадрильи и командиры звеньев уже получили комнаты. Если ли среди нас капитаны и старшие лейтенанты? Мы ответили, что нет. Все мы были зелеными лейтенантиками. Мистер Смит был явно расстроен. Он подготовил комнату для каждого из нас, но лишь в одной есть ванна с горячей и холодной водой. Может быть, мы решим эту деликатную проблему самостоятельно? Кен подхватил свой саквояж и обратился к мистеру Смиту. Это решается не переговорами, а простым старшинством. Поэтому комнату с ванной должен получить самый старший из нас!

Наш командир хорошо использовал прекрасную безоблачную осень и нещадно гонял нас. Прибыли новые пилоты, такие же неопытные, как мы, и эскадрилья была укомплектована до штатной численности. На юге истребители 11-й авиагруппы вели тяжелые бои с крупными соединениями немецких истребителей и бомбардировщиков. Однако нас не спешили отправлять туда. Пока наша эскадрилья оставалась в резерве. Иногда мы поднимали звено «Спитфайров», чтобы проверить сообщение о неопознанном самолете где-то над Северным морем или равнинами Линкольншира, но это всегда оказывались свои.

15 сентября стало величайшим днем Истребительного Командования. Я несколько раз поднимался в воздух, но все мои

усилия, точно так же, как и у других пилотов 616-й эскадрильи, свелись к тренировке. Мы учились быстро набирать большую высоту и стреляли из 8 пулеметов «Браунинг» по конусу, который тащил самолет-буксировщик. Вечером мы услышали, потрясающие известия. Наши летчики-истребители сбили 185 немецких самолетов. Впоследствии эта цифра сократилась до 56 самолетов, однако официальные данные германского министерства авиации появились только после войны. С 10 июля по 31 октября мы объявили об уничтожении 2698 вражеских самолетов, хотя, согласно немецким хроникам, в действительности были сбиты только 1733 самолета. Таким образом, можно считать, что в ходе Битвы за Англию наши пилоты преувеличили свои достижения почти на 50%. Интересно отметить, что заявления немецких летчиков-истребителей были гораздо менее точными. За этот же период они «сбили» не менее 3058 самолетов Королевских ВВС, хотя наши действительные потери составили всего 915 самолетов. Таким образом, немецкие летчики преувеличивали свои успехи более чем в 3 раза.

Почему имели место такие расхождения между заявлениями пилотов и действительными потерями, понесенными неприятелем? В ходе Битвы за Англию измученные офицеры разведки почти не имели времени проверять и перепроверять рапорты летчиков. Наши уставы предписывали считать вражеский самолет уничтоженным в том случае, если было видно, как он упал на землю, или пошел вниз, загоревшись, или его пилот выпрыгнул с парашютом. Но горящие обломки одного самолета или белый купол одного парашюта бросаются в глаза слишком многим пилотам, когда на пятачке в пару миль крутятся десятки самолетов. В то время лишь немногие из наших «Спитфайров» и «Харрикейнов» были оснащены фотопулеметами. Это создавало дополнительные сложности при подтверждении побед. Сами же пилоты летали и дрались слишком часто, чтобы писать точные и детальные рапорты.

Не может быть сомнений, что сложная и запутанная картина воздушного боя приводила к тому, что заявления пилотов дублировались. Впрочем, командование мудро решило не слишком беспокоиться о точном числе уничтоженных вражеских самолетов. Большие потери понесли Люфтваффе или нет, однако налет был отбит.

Каждый летчик-истребитель на себе испытал стремительный переход от безумной суматохи воздушного боя к опасному одиночеству в кажущемся пустым мире. Небо — это нечто великое. Его горизонты бесконечны, и человек кажется ничтожной букашкой в его просторах. Я на собственном горьком

опыте узнал, что небо может быть буквально забито сотнями крутящихся «Спитфайров» и «Мессершмиттов». Раскрылись два или три белых цветка парашютов и медленно идут к земле. Крыло «Харрикейна», а может быть, и «мессера», плавно вращается, словно опавший лист. Где-то вдали рваный хвост черного дыма протянулся дугой через весь небосвод. А выше, под самым солнцем ярко сверкают искорки кабин немецких истребителей.

И все это время радио не умолкает ни на мгновение. Крики, ругательства, вопли отчаяния, резкие приказы. Ты выбираешь противника. Пытаешься занять выгодную позицию. Сзади все чисто! Пули из твоих 8 пулеметов врезаются в брюхо вражеского самолета. Он начинает дымить. Но тут сверкающая трасса проносится над самой твоей кабиной, и ты бросаешь истребитель в крутой вираж. Теперь у тебя двое противников: «мессер» у тебя на хвосте, и второй, гораздо более беспощадный — ужасные перегрузки. Через плечо ты видишь угловатый рубленый силуэт немецкого истребителя и рвешь ручку на себя еще сильнее. «Спитфайр» недовольно упирается и буквально трещит по всем швам. Тебя с силой вдавливает в кресло, в глазах темнеет, и ты перестаешь различать окружающее. Но ты терпишь, так как на кону твоя собственная жизнь. Кровь превращается в нечто свинцовое и стекает к ногам. Ты отключаешься! Когда самолет выходит из виража, перед глазами плавает какой-то серый нереальный мир. Ты начинаешь осторожно набирать высоту. За это время ты провалился довольно низко, и твой противник куда-то пропал. Теперь ты остался совершенно один на своем кусочке бескрайнего неба. Вверху прозрачная голубизна, а внизу — разноцветный пестрый ковер.

Меня сильно беспокоило мое правое плечо. В то время я не знал, что вывих, полученный во время мачта по регби в 1938 году, был вправлен плохо, а аварийная посадка в Силенде еще больше ухудшила положение. Разболелся старый перелом ключицы. Мне приходилось надевать ремни парашюта с большой осторожностью, так как плечо жутко болело. Не меньше проблем создавали привязные ремни. Я начал подкладывать шерстяной шарф под куртку, чтобы защитить плечо. Но проблемы не ограничились плечом. Временами пальцы становились холодными и безжизненными, я их практически не чувствовал. Наши «Спитфайры» имели полотняные элероны, они создавали ощутимое давление на ручку управления на виражах, что еще больше ухудшало состояние моего плеча. Тогда мне приходилось удерживать ручку левой рукой, но когда рядом оказывался командир или Кен, мне приходилось тут же брать ее правой, так как пилотировать «Спитфайр» одной рукой почти невозможно. Я

даже начал учиться сажать «Спитфайр» левой рукой, но это оказалось слишком рискованно. Я мог ошибиться и зайти с превышением высоты, но в этом случае уже не успевал двинуть левой рукой сектор газа, чтобы зайти на второй круг.

Мне очень хотелось избежать официального визита к врачам. Каждый день становился новым шагом в сближении с ветеранами эскадрильи. Официальный «Джонсон» постепенно сменился более фамильярным «Джонни». Я жаждал показать себя в бою, чтобы чувствовать себя на равных с этими людьми. Но жизнь вносит свои коррективы в амбициозные планы.

Я помнил, что перед тем как вернуться в регби, мне пришлось пройти длительный курс лечения прогреванием и массажа. Может быть, это снова поможет?

В клубе я подошел к молодому врачу, старшему лейтенанту с буквами VR на лацканах куртки. Он сразу стал озабоченным, когда я рассказал о своих проблемах. Когда именно я получил травму? Когда разбил «Спитфайр»? Когда начались боли? Нам лучше бы пройти в лазарет и там осмотреть плечо.

Я сначала отказался, так как опасался, что результаты осмотра будут занесены в медицинскую карту. Однако юный врач продолжал настаивать с такой уверенностью, что победил, и вскоре уже осматривал мое плечо и предплечье. Он немного потыкал в меня иголкой, проверяя пальцы правой руки. Я почти ничего не чувствовал, хотя после некоторых уколов даже показались капельки крови. В разгар осмотра появился еще один медик, но уже более старый. В чем проблема? Молодой врач объяснил, и его коллега тоже подключился к осмотру.

Оба врача были сама любезность. Да, вероятно, состояние плеча улучшится после прогревания и массажа. Но еще лучше на всякий случай сделать рентгеновский снимок. Чтобы быть полностью уверенными. Пока они рекомендуют замотать плечо шерстяным шарфом и не нагружать руку. Мне следует подойти через пару дней, и они снова осмотрят руку.

На следующее утро я уже готовился к полету, когда в домик на стоянке вошел Бартон.

«А, ты здесь, Джонсон. Комендант авиабазы хочет видеть тебя немедленно. Пойдем вместе. Меня он вызывает тоже».

Пока мы шли вокруг аэродрома, командир эскадрильи помалкивал. Я бормотал, что и сам этому удивляюсь, однако он не ответил.

Мы вошли в кабинет коменданта. Стефен Харди уместил свои 6,5 футов в кресле, и когда я козырнул, ответил небрежным кивком. Он не предложил стоять «вольно», и даже Бартон стоял по стойке «смирно» позади меня. Прием был официальным, и

атмосфера оказалась ледяной. Харди сразу перешел прямо к делу.

«Так, Джонсон, врачи говорят, что вы страдаете от болей в правом плече. — Он посмотрел в окно на пару „Спитфайров“, набирающих высоту. — Поэтому я отстраняю вас от полетов. Все пилоты должны быть совершенно здоровы. Перед вами, как я считаю, сейчас два пути. Судя по всему, плечо не беспокоило вас во время обучения, когда вы летали на легком самолете. Поэтому я могу перевести вас в Тренировочное Командование, где вы можете летать инструктором на „Тайгер Мотах“.

Харди сделал паузу и снова посмотрел в окно. Он ослабил узел галстука, резким рывком, и я неожиданно понял, что именно раздражает его. Он подозревал, что у меня началась обычнейшая медвежья болезнь, элегантно называемая в официальных бумагах «недостаточной душевной стойкостью». У пилотов это называлось иначе. Похоже, он решил, что я использую плечо как предлог для уклонения от боевых операций.

«Или вам следует лечь на операционный стол. Врачи считают, что если плечевой сустав вскрыть и вправить, у вас появятся хорошие шансы быстро выздороветь и вернуться в строй. Выбор за вами».

Я не колебался.

«Когда мне отправляться в госпиталь, сэр?»

Напряжение ослабло. Подполковник встал во весь свой огромный рост и усмехнулся. Даже Билли Бартон забыл о своей кранвелловской школе и тихонько присвистнул.

«Хорошо, Джонни, я отправлю тебя прямо сейчас, чтобы тебя подштопали побыстрее. Спустя некоторое время ты снова будешь летать. Ты хочешь, чтобы он вернулся, Билли?»

Несколько секунд мое будущее висело в воздухе. Либо я вернусь в эскадрилью, либо меня снова отправят в резерв Истребительного Командования и уже там сунут невесть куда.

«Я думаю, нам следует о нем позаботиться, сэр. Он смотрелся совсем неплохо», — ответил Бартон.

В госпитале КВВС в Росеби мое плечо было отдано в распоряжение великолепного молодого хирурга, получившего за время войны богатый опыт. К концу года я был совершенно здоров и признан годным к полетам без ограничений. Я был очень благодарен своим командирам и начал готовиться к возвращению в эскадрилью. Мне предоставили второй шанс вернуться к нормальной жизни и сражаться рядом с таким потрясающим человеком, как Билли Бартон.

Глава 4.
Боевой задор

Когда в декабре я вернулся в эскадрилью, золотая осень уже уступила место непроглядной серой хмари, которая укрыла наш остров на все зимние месяцы. Погода становилась все хуже, и дневные налеты Люфтваффе почти полностью прекратились. Однако вражеская авиация отнюдь не была разбита, что показал ход последующих боев. Только действия Королевских ВВС помешали противнику добиться своей цели — захватить господство в воздухе над южной Англией, что должно было стать прелюдией к попытке высадки фашистов. Они подошли буквально на волосок к желанной цели, когда едва не уничтожили Истребительное Командование как эффективную боевую силу. То, что наша истребительная авиация сумела пережить критический период, следует отнести исключительно на счет прекрасной подготовки наших летчиков и ошибок в стратегии и тактике, допущенных немцами.

Интересно проследить за проявлениями знаменитой немецкой твердолобости в их подходе к боям против Королевских ВВС. Немцы блестяще реализовали свои планы в кампании против Польши, поэтому они решили практически ничего не менять перед встречей с гораздо более сильными Королевскими ВВС. Действительно, почему бы этим планам не сработать еще раз? Поэтому мы увидели, как Люфтваффе переключаются с одних целей на другие по истечению определенного времени, совсем не интересуясь, успешными были их атаки или нет. Наконец, по личному требованию Гитлера были начаты атаки Лондона, что дало Истребительному Командованию столь необходимую передышку в самый критический момент. После этого в исходе битвы не осталось никаких сомнений.

Немцы явно недооценили усилия, которые следовало приложить, чтобы разбить отлично подготовленные ВВС, оснащенные современными самолетами. Они также явно недооценили способность Королевских ВВС восстанавливаться после тяжелых ударов. Нет никаких сомнений в том, что, продолжи Люфтваффе атаки наших аэродромов в южной Англии, результат оказался бы совершенно иным. Однако в мои намерения не входит анализ Битвы за Англию, это сделали без меня гораздо более способные авторы. Для нас, летчиков-истребителей, этот период интересен с точки зрения тактики, потому что созданная тактика воздушных боев была той основой,

на которой мы вели воздушные бои до самого окончания войны. Поэтому имеет смысл поподробнее проанализировать эту тактику, хотя мое мнение может в некоторых вопросах отличаться от официального.

У Люфтваффе были несколько превосходных самолетов, например истребитель Ме-109Е, который имел больший потолок и более мощное вооружение, чем наши «Спитфайр» и «Харрикейн». Вражеский истребитель нес либо 4 пулемета, либо 2 пушки и 2 пулемета. Этот вариант значительно превосходил 8 пулеметов «Браунинг», установленных на наших самолетах. Вскоре в небе над Англией появился Ме-109F, который имел 1 пушку, установленную в развале цилиндров мотора. Она стреляла через втулку винта. Более поздние модели этого прекрасного самолета имели 3 пушки.

Во время боев над Дюнкерком наши пилоты обнаружили, что их «Спитфайры» имеют некоторое преимущество в скорости и скороподъемности над Ме-109Е. Однако большинство столкновений происходило на высотах менее 20000 футов. Позднее, когда нам пришлось вести бои на более значительных высотах, обнаружилось, что вражеский истребитель имеет решающее превосходство, так как его компрессор был специально спроектирован для работы на большой высоте. Когда «Мессершмитт» выходил из боя полупереворотом и вертикально пикировал вниз, оказалось, что мы не можем повторить этот маневр. Несомненно, «Спитфайр» обладал лучшей маневренностью, однако маневренность как таковая не выигрывает воздушные бои. Крутой вираж — скорее оборонительный маневр, чем наступательный. Малый радиус разворота «Спитфайра» может спасти вас, если вы вовремя заметите атакующего. Однако лишь преимущество в высоте может гарантировать от неожиданностей.

Люфтваффе возлагали большие надежды на постоянного сопровождающего Ме-109 — двухмоторный истребитель Ме-110D. Он имел больший радиус действия, чем Ме-109, и потому часто использовался для сопровождения бомбардировщиков. Самолет имел мощное пушечное вооружение, однако не мог противостоять ни «Спитфайру», ни «Харрикейну». Не раз и не два Ме-109 приходилось выручать двухмоторные истребители в тяжелой ситуации.

Пикирующий бомбардировщик Ju-87 «Штука» с большим успехом применялся в качестве самолета непосредственной поддержки войск в ходе недавних кампаний. Это была просто летающая пушка, которая могла круто пикировать на цель. Пилот этого самолета мог направить свой самолет на наземную цель с

большой точностью и сбросить бомбу с предельно малой высоты. Однако основные принципы использования самолетов непосредственной поддержки войск требуют, чтобы они могли отражать атаки истребителей противника. «Штуки» этому требованиям не соответствовали ни в малейшей степени и понесли тяжелые потери, когда столкнулись с нашими «Спитфайрами».

Из трех типов вражеских бомбардировщиков, He-111, Do-17 и Ju-88, последний превосходил по своим характеристикам первые два, и сбить его было сложнее, чем остальные. Он имел высокую скорость, и когда пикировал на полном газу, то «Спитфайр» не мог его догнать.

Моральный дух летчиков Люфтваффе был высоким. Молодые командиры истребительной авиации воевали в Испании и уже прошли с боями пол-Европы. Тактика действий немецких истребителей была более совершенна, чем наша, и они крайне скептически относились к принятому у нас сомкнутому строю.

Перед войной наши собственные истребительные эскадрильи, как и эскадрильи других стран, тоже летали в едином строю, составленном из звеньев по 3 самолета. Такой строй был совершенно идеальным для всякого рода шоу, и хотя любой пилот истребителя мог удержаться на хвосте своего ведущего, когда звено пробивало облачный слой, этой строй оказался почти бесполезным в воздушном бою.

В Испании немецкие летчики быстро поняли, что скорость Me-109 делает тесный строй непригодным для боя. Большой радиус виража современных истребителей вынуждал летчиков увеличивать интервалы, чтобы сохранить строй во время разворота и при этом контролировать воздушное пространство. Высокая скорость сближения, особенно при лобовых атаках, сделала необходимым практически мгновенное опознание самолетов противника, чтобы ведущий успел занять выгодное для атаки положение. Эти простые требования вынуждали перейти к более свободному строю, в котором самолеты держались на различной высоте, что позволяло пилотам прикрывать друг друга и осматривать более широкие сектора горизонта, чем раньше.

Именно немцам принадлежит заслуга изменения строя истребительной авиации. Основной тактической единицей стала *rotte,* или пара истребителей. Они держались на расстоянии примерно 200 ярдов, и главной обязанностью ведомого было прикрывать ведущего от атак сзади. Ведущий выбирал курс своей маленькой группы и прикрывал ведомого. *Shwarme,* или звено, просто состояло из двух пар. Эта организация истребительных частей была принята всеми Люфтваффе и названа «ладонью», так

как в плане этот строй напоминал 4 раздвинутых пальца ладони.

Давайте посмотрим на растопыренные пальцы правой руки и представим, что солнце находится высоко слева. Средний палец — это командир звена, а указательный — его ведомый. Он должен контролировать левую полусферу. Ведомый держится ниже командира, чтобы тот мог в любой момент видеть его самолет, несмотря на солнце. Противник обычно старается атаковать со стороны солнца, значит эту сторону следует контролировать особенно тщательно. Поэтому вторая пара летит справа от командира, но слегка выше, то есть опасную зону держат под наблюдением две пары глаз.

Когда вы летите на своем «Спитфайре» в 5 милях над землей, вы видите, что ваши крылья закрывают вам обзор вниз. Предположим, что вы пересекаете побережье, и Маргейт только что исчез под капотом вашего мотора. Тогда консоль левого крыла закроет Клакстон, правого — Данджженесс, а Мэйдстоун вынырнет из-под задней кромки крыла. Другими словами, с этой высоты вы не видите участок земли площадью около 1000 кв. миль. Но четверка истребителей, рассредоточенная по высоте, не имеет слепых зон. Этот строй может легко маневрировать. Три пилота, следующие за командиром, контролируют свои участки неба и следят за ведущим, не вертя головой каждую секунду. В таком строю лететь довольно легко, и пилоты устают гораздо меньше, чем в колонне. Строй «ладони» дает прекрасный круговой обзор, а ведомые — номер второй и четвертый, разделенные 500 или 600 ярдами, охраняют важнейшие сектора сверху и снизу. Этот строй легко разделяется на основные элементы — пары, так как одиночный пилот не может самостоятельно контролировать всю сферу. Пары очень легко перестраиваются в единое звено или эскадрилью. Пилоты в таком строю чувствуют себя гораздо увереннее, так как нет замыкающего колонны, который неизбежно принимает на себя все атаки. Этот строй больше напоминает строй фронта, где у всех пилотов практически одинаковые шансы на выживание.

Некоторые критики четверок утверждают, что ведомым на крайних позициях трудно удержаться в строю, но наши пилоты просто пристраиваются в хвост ведущему во время виражей и боевых маневров. Мы обнаружили, что такая критика безосновательна. Следует отметить, что к концу войны строй четверки приняли истребители по всему миру.

Он пережил испытание временем и был использован реактивными истребителями «Сейбр» и МиГ-15 во время войны в Корее. И сегодня сверхзвуковые истребители на скоростях более 1000 миль/час держатся в том же испытанном строю.

Вернувшись в Германию после окончания войны в Испании, прославленный летчик Вернер Мельдерс начал бороться за введение в истребительной авиации разомкнутого строя. В тактическом плане немецкие истребительные эскадрильи превосходили наши, так как мы использовали либо сомкнутые клинья из 3 самолетов, либо колонны из 4 машин. Клин из 3 самолетов нельзя было рекомендовать, он сохранился как тяжелое наследие полетов мирного времени. Ведомым всю свою энергию приходилось тратить на то, чтобы удержаться за ведущим. Они практически не могли следить за небом. Использование колонны приводило к ужасающим потерям среди замыкающих. Еще одним недостатком сомкнутого строя было то, что его гораздо легче заметить, чем «растопыренную ладонь».

Некоторые наши эскадрильи выделяли пару челноков, чтобы прикрыть себя от атаки сзади-сверху. Они держались выше основного строя и постоянно ходили вправо-влево, меняясь местами. Именно они первыми становились жертвой «мессеров», и от такой практики быстро отказались.

Помимо устаревших боевых порядков мы оказались позади Люфтваффе и в таком вопросе, как методы атаки вражеских самолетов. В Колтишелле нас учили различным методам атаки, в ходе которых нам приходилось выполнять затяжные и сложные маневры, прежде чем открыть огонь по бомбардировщику. И никому не приходило в голову задать простой вопрос: «А чем будут заняты немецкие истребители, пока тянется весь этот кордебалет?»

Истребитель — это просто летающая пушка, его главные качества — скорость и внезапность удара. Именно их использование приносит самые большие успехи. Выдающиеся пилоты предыдущего поколения быстро обнаружили, что, имея преимущество в высоте, можно контролировать весь ход боя. Имея преимущество в высоте, истребитель может использовать в качестве прикрытия солнце или облака, чтобы занять тактически выгодную позицию. Пилоты старшего поколения сформулировали это кратко: «Бей фрица от солнца». И эта формула не потеряла своего значения и в наши дни.

В 30-х годах начало распространяться странное убеждение, будто маневрирование на высоких скоростях невозможно из-за перегрузок, которые будет испытывать пилот. Эти скептики утверждали, что маневренный бой на скоростях порядка 400 миль/час просто невозможен. Нам на своем горьком опыте пришлось убедиться, что тактика истребителей должна быть максимально простой. На изощренные маневры просто не оставалось времени. Ведущий терял контроль даже над самой

маленькой группой самолетов, если пытался выполнить какой-то сложный маневр. Эта группа немедленно разваливалась на отдельные самолеты. Тактика должна быть простой, и задача ведущего заключается в том, чтобы его истребители как можно быстрее поймали противника на перекрестия прицелов. Истинный лидер не стремится прежде всего увеличить свой личный счет, он старается обеспечить решающий успех всему соединению.

Во время допросов после войны и позднее в своей книге один из лучших немецких летчиков-истребителей Адольф Галланд обвинял своего главнокомандующего в неправильном развертывании и неверном тактическом использовании истребительной авиации в ходе Битвы за Англию. Галланд утверждает, что Геринг снизил ударную мощь истребительных эскадрилий, приказав им сопровождать бомбардировщики и запретив отрываться от них, даже когда они видели «Спитфайры» и «Харрикейны», готовящиеся выйти в атаку. Перед тем как заняться анализом утверждений Галланда, следует рассмотреть теорию действий бомбардировщиков и истребителей сопровождения.

Бомбардировщик является основой воздушной мощи. Истребитель, даже когда он активно используется для помощи бомбардировщику, всего лишь вспомогательный инструмент. В любом сражении борьбу за господство в воздухе выигрывает бомбардировщик при поддержке истребителя. Когда истребитель используется один, он может навязать бой обороняющимся, однако число самолетов, сбитых в подобных стычках, слишком мало, чтобы решить исход битвы.

Есть два метода, с помощью которых истребители могут обеспечивать действия бомбардировщиков. Группы истребителей располагаются впереди и на флангах соединения бомбардировщиков. Обычно они находятся за пределами прямой видимости, от 50 до 100 миль. Их командиры должны иметь полную свободу действий, чтобы менять планы по ходу операции и полностью использовать любые тактические преимущества. Такие действия истребителей, как правило, приносят хорошие дивиденды и называются «истребительной поддержкой бомбардировщиков».

«Сопровождение» бомбардировщиков истребителями резко отличается от «поддержки», оно имеет место, когда истребители находятся в пределах прямой видимости у бомбардировщиков. Те истребительные эскадрильи, которые непосредственно прикрывают бомбардировщики, не имеют права отрываться от них и преследовать неприятеля. Эскадрильи сопровождения прикрывают бомбардировщики и их непосредственное

прикрытие. Позднее мы обнаружили, что лучше всего дать право двум эскадрильям сопровождения из трех отрываться от бомбардировщиков. При сильном сопротивлении использовалось прикрытие бомбардировщиков сверху, но и в этом случае две трети истребителей должны были иметь относительную свободу действий.

Невозможно кратко изложить все правила, касающиеся определения соотношений между истребителями прикрытия и сопровождения. Это распределение зависит от эффективности вражеской системы ПВО, типа и количества истребителей противника. Если враг предпочитает игнорировать действия ударных истребительных групп и сосредоточивает все свои истребители против бомбардировочных соединений, будет грубой ошибкой механически увеличить число истребителей сопровождения. Самым эффективным противоядием в этом случае будет патрулирование истребителей над вражескими аэродромами, что помешает вражеским истребителям подняться в воздух. В 1941 году пилоты наших бомбардировщиков были рады видеть множество «Спитфайров», которые вились вокруг них. Однако нет сомнения в том, что мы привязали слишком много истребителей к бомбардировщикам.

Истребители всегда должны использоваться максимально агрессивно. Естественно, что Геринг понял это, и после совещания с командованием Люфтваффе перед началом Битвы за Англию он выпустил инструкции по применению истребителей. Рейхсмаршал приказал, чтобы лишь часть истребителей использовалась для сопровождения бомбардировщиков. Остальные должны были заниматься свободной охотой, в ходе которой могли уничтожать британские истребители и таким образом косвенно защищать бомбардировщики.

Даже при тщательном изучении трудно найти ошибки в общих директивах, выпущенных Герингом. Американцы приняли ту же самую тактику действий, когда разрабатывали методы дневных операций. Их ударные истребительные группы вдоль и поперек прочесывали небо над всей Германией. Однако мы знаем, что истребительные эскадрильи Люфтваффе использовались правильно далеко не всегда.

Во время решающей фазы Битвы за Англию, когда атаки бомбардировщиков были нацелены на наши аэродромы и авиазаводы, Люфтваффе собирали большие группы бомбардировщиков в сопровождении Ме-110. Их прикрывали Ме-109. Время атак выбиралось таким образом, чтобы за 30 или 40 минут до удара отвлекающему налету подвергались цели на побережье. Хотя такая тактика серьезно осложняла жизнь нашим

офицерам наведения истребителей, которые никак не могли решить, какая группа самолетов нанесет основной удар, а какая отвлекающий, мы обнаружили, что Ме-109 держатся слишком высоко над бомбардировщиками и плохо прикрывают их.

В конце августа и начале сентября стало очевидно, что доктрина Геринга, предусматривающая свободные действия Ме-109, не реализуется. Мы редко видели вражеские истребители, если только они не сопровождали свои бомбардировщики. Группы истребителей держались выше, по сторонам и позади бомбардировщиков. Иногда Ме-109 можно было увидеть даже ниже. Целые своры Ме-109 болтались позади бомбардировщиков на большом расстоянии от них. Известный новозеландский летчик Эл Диир вспоминает, что, когда головной Не-111 сбросил бомбы на Норт Уилд, истребители прикрытия обстреляли Грейвсенд, находящийся на расстоянии более 20 миль. Это была плохая тактика. Слишком много времени уходило на сбор огромного числа самолетов над Па-де-Кале, поэтому радар успевал заблаговременно предупредить об очередном крупном налете. Наши пилоты замечали крупные группы самолетов на очень большом расстоянии, а большое количество «мессеров», привязанных к бомбардировщиком, лишало истребители свободы действий, которая им требовалась.

После войны Галланд сообщил нам, что из-за тяжелых потерь Ju-87 пилоты бомбардировщиков начали жаловаться Герингу, что истребители не могут обеспечить надежное прикрытие. После этого рейхсмаршал выпустил прямо противоположные инструкции. Тогда начали жаловаться командиры истребительных частей, указывая на трудности сопровождения тихоходных бомбардировщиков. Кроме того, они утверждали, что пилоты бомбардировщиков не умеют держать строй, который постоянно растягивается, и его уже невозможно защитить. Тогда Геринг приказал истребителям прекратить вилять из стороны в сторону. Он потребовал, чтобы они летели по прямой, держась как можно ближе к бомбардировщикам. Галланд резко возразил, что Ме-109 не может эффективно действовать, если будет держать ту же высоту и скорость, что и бомбардировщики. Когда Геринг саркастически спросил его, что бы он хотел получить в качестве идеального истребителя, Галланд огрызнулся: «Эскадрилью „Спитфайров“!» Этот ответ быстро стал известен всем Люфтваффе.

В начале сентября противник прекратил налеты на наши аэродромы, которые принесли ему большой успех, и сосредоточил свое внимание на Лондоне. Второй раз на протяжении скоротечной кампании Геринг продемонстрировал

нехватку целеустремленности. Ведь еще раньше он точно так же начал и прекратил атаки радиолокационных станций.

Дневные налеты на Лондон показали, что тактика действий вражеских истребителей и бомбардировщиков изменилась. Бомбардировщики двигались широким фронтом группами по 20-40 машин. Аналогичное число Ме-110 обеспечивало непосредственное сопровождение, а большие группы Ме-109 держались выше и по сторонам. Обычно налет совершался двумя или тремя такими волнами, некоторые налеты длились больше часа. Впереди бомбардировщиков держались еще несколько групп Ме-109, которые наносили отвлекающие удары. Однако значительный процент Ме-109 был связан сопровождением бомбардировщиков.

Ме-109 заметно превосходил «Спитфайр» на больших высотах, и исправить это могло только появление более мощного мотора. Однако нашим эскадрильям больше мешала устаревшая тактика, что было особенно заметно в начале боев. Мы уже поняли, что пара истребителей — это самая мелкая группа, которая способна сражаться и уцелеть. Уязвимые звенья-тройки быстро исчезли. А пилот, оставшийся один, знал, что он очень и очень рискует.

Хотя часть наших эскадрилий продолжала цепляться за строй колонны, отдельные группы из 4 самолетов по горизонтали разделяли большие промежутки. Мы начали в определенной степени использовать более гибкий строй фронта. Наши командиры пересмотрели свои взгляды на значение преимущества в высоте. Даже если они имели заметное преимущество в высоте над Ме-109, те редко позволяли «Спитфайрам» внезапно атаковать со стороны солнца. Противник больше не имел превосходства в численности. Когда позволяли время и погода, эскадрильи 11-й авиагруппы собирались вместе, и штаб 12-й группы часто посылал свои самолеты на юг, на помощь нам.

Между командиром 11-й группы вице-маршалом авиации Парком и командиром 12-й группы вице-маршалом авиации Ли-Мэллори разгорелся ожесточенный спор относительно того, группы какой численности следует отправлять на перехват крупных соединений самолетов противника. Парк полагал, что не следует терять время на сборы и нужно бросать в бой группы по 2-3 эскадрильи. Ли-Мэллори, наоборот, упрямо отстаивал формирование крупных соединений и часто направлял на юг соединения из 4, 5 и даже 7 эскадрилий. Парк утверждал, что слишком много времени тратится на формирование таких соединений, набор высоты и переброску их в район боя. Поэтому

они прибывают лишь через час после получения запроса из штаба 11-й группы. К этому времени бомбардировщики уже успевают избавиться от своего груза и разворачиваются назад.

Эти различия в точках зрения имели место не только между командирами авиагрупп. Ли-Мэллори просто поддерживал тактические взгляды своих командиров, которые не разделяли командиры 11-й группы.

День за днем истребители 12-й группы собирались в Даксфорде силами 4 или 5 эскадрилий, и командир соединения каждый раз требовал, чтобы ему позволили атаковать фрицев. Наши радары засекали вражеские самолеты, собирающиеся над Па-де-Кале. Поднять в воздух авиакрыло и встретить противника южнее Лондона! Посмотрите на карту! Это простая арифметика! Поднять в воздух истребители из Даксфорда, Тангмера и Миддл Уоллопа. Фрицы будут перехвачены и рассеяны задолго до того, как подойдут к Лондону. Но если они будут стоять на земле до последнего момента, то просто не успеют набрать высоту, чтобы перехватить бомбардировщики, направляющиеся к Лондону.

Главной задачей Парка было решить: когда и как реагировать на информацию, поступающую с радиолокационных станций и от наблюдателей. Эта задача была трудной, хотя обычно радары довольно точно указывали расстояние до противника и его место. Однако они слишком часто ошибались при определении числа вражеских самолетов и высоты полета. Еще больше ухудшало положение то, что немцы научились обманывать нашу систему раннего оповещения. Хотя на экранах радаров было видно множество групп вражеских самолетов, пилоты в воздухе не могли найти ничего.

В штабе 11-й авиагруппы, расположенном в Оксбридже, на планшете начинают появляться отметки, означающие группы вражеских самолетов. Группа номер 1 из более чем 15 самолетов находится на высоте 6000 футов над мысом Гри-Не. Однако опыт подсказывает офицерам наведения, что «больше 15» вполне может означать соединение втрое или вчетверо большее. Группа номер 2, более 20 самолетов, находится над Дюнкерком, высота не известна. Однако через несколько минут приходит новое сообщение — более 50 самолетов. Это означает, что к бомбардировщикам присоединились истребители сопровождения. Группы 3, 4 и 5 появляются в районе Арраса. Пока они малочисленны, и нет информации о высоте полета. Группа номер 2 замечена наземными наблюдателями в районе Данджнесса. Группа «Спитфайров» пошла на перехват, новые истребители взлетают с аэродромов. Но куда пропала группа номер 1? Почему она исчезла с планшета? Это какая-то уловка, чтобы увести наши

истребители в сторону, или «Мессершмитты» поднялись выше потолка действия радаров? Или это совсем наоборот — попытка атаковать наши передовые аэродромы с бреющего полета?

На планшете появляется все больше отметок. Группы 6, 7 и 8 собираются над Па-де-Кале. Это означает, что вслед за первой атакой последует налет второй волны. Противник в последнее время не раз выполнял налеты тремя волнами с интервалами от 20 минут до часа между ними. Передвинуть авиакрыло из Дебдена к Мейдстоуну. Крыло из Кенли должно патрулировать над Бруклендом. 222-я эскадрилья из Хорнчерча находится над аэродромом на высоте 15000 футов. Этого мало, следует отправить на помощь ей 92-ю эскадрилью из Биггина. Это неплохой резерв, но что дальше? Еще три группы — 9, 10, 11 — замечены наблюдателями в районе Торнбриджа. Еще более 100 вражеских самолетов появились над Англией, и радар не успел предупредить о них. Ход воздушной битвы начинает изменяться в пользу противника. Часть патрулирующих в воздухе истребителей переброшена на юг для отражения атаки. Заменить их авиакрыльями из Норт Уилда и Хорнчерча, 74-й и 229-й эскадрильями. Над Францией начинает собираться третья волна. Но часть наших эскадрилий уже приземлилась после первых столкновений. Успеют ли они заправиться и подняться в воздух, чтобы встретить новую угрозу? Что там готово? Авиакрыло в Тангмере, часть самолетов 10-й и 11-й авиагрупп, отдельные эскадрильи. Обратиться в штаб 12-й группы, чтобы они начали патрулирование над Ширнессом, и попросить 10-ю группу прикрыть Лондон с запада. Будем надеяться, что фрицы не двинут четвертую волну на Мидленд или Саутгемптон. В этом случае они не встретят сопротивления!

Начинается работа командира авиагруппы. Он должен проанализировать разрозненную информацию, заполнить имеющиеся пробелы, четко различить действительную угрозу и отвлекающие удары, привести свои самолеты в нужное время в нужное место. Наши пилоты очень часто оказываются в нужном месте, но на неправильно выбранной высоте, и недостаток высоты предельно осложняет их действия. Можно сказать, что Кейт Парк был единственным человеком, который мог проиграть войну за один день, даже за один вечер. Если он неправильно распределит свои силы, это может привести к тому, что противник застигнет большую часть его драгоценных эскадрилий на земле во время заправки.

Большинство командиров истребительных частей, которые участвовали в Битве за Англию, считает, что в то время тактика Парка была совершенно правильной, если только не подводили

ненадежные радары. Летный журнал одного из наших лучших летчиков-истребителей показывает, что в ходе Битвы за Англию он совершил 50 срочных вылетов помимо обычного патрулирования. Эти вылеты, как правило, совершались в хорошую погоду и в половине случаев завершались встречей с противником. Такой уровень перехватов был выше, чем у среднего летчика. Эти данные показывают, что могло произойти, если бы Парк совершил ошибку и направил большую группу истребителей не туда, куда следовало бы.

Время — один из важнейших факторов в воздушном бою. В ходе Битвы за Англию это означало, что наши истребители должны успеть перехватить противника до того, как начнут падать бомбы. И гораздо лучше будет, если хоть одна эскадрилья окажется **над**фрицами, чем полдюжины **под**ними!

Имелись и другие веские основания не собирать истребители в большие группы. Очень часто важнейший фактор неожиданности был потерян потому, что немецкие летчики издалека замечали плотный строй «Харрикейнов» и «Спитфайров». Кроме того, командиры соединений истребителей очень быстро обнаружили, что чем больше группа, тем более она неуклюжа, и тем труднее ею управлять. Мой собственный опыт позднее подтвердил, что 2 эскадрильи истребителей — идеальное количество для любой операции, как наступательной, так и оборонительной. Во время некоторых операций над территорией Франции, когда нашим ударным группам истребителей противостояло большое число немецких истребителей, мне приводилось командовать и 5 эскадрильями. Однако в этом случае лишь головные самолеты могли действительно участвовать в бою. Обычной радиосвязи было недостаточно, чтобы контролировать действия 60 пилотов, особенно во время боя. Наконец, могла вмешаться погода. Тогда нашим самолетам приходилось продираться сквозь облака, и мы тратили больше времени, чтобы найти друг друга, чем на то, чтобы найти врага.

Интересно отметить, что в ходе воздушных баталий, которые проходили над территорией Германии между американской авиацией и Люфтваффе, еще раз подтвердилась правота Парка. Немцы в 1944 году столкнулись с теми же проблемами, что и мы 4 года назад: им нужно было как-то остановить большие группы бомбардировщиков, идущие под прикрытием истребителей. И немцы попались в тот же капкан, что и мы — они попытались собирать вместе до 60 истребителей, то есть по 5 эскадрилий. Эти неуклюжие построения мешали вражеским пилотам использовать лучшие качества своих самолетов: скорость, маневренность, внезапность. Они становились легкой добычей американских

истребителей.

Впрочем, совершенно ясно, что утверждение, будто крупное соединение бомбардировщиков и истребителей нельзя остановить массированными силами истребителей, абсолютно неверно. Я просто пытался описать некоторые проблемы и трудности управления такими большими соединениями и отметить, что 2 эскадрильи — идеальный размер группы для любых операций. Сосредоточить большое количество истребителей в районе боя — задача наземного офицера наведения, а не командира группы, находящегося в воздухе. Поэтому становится ясным, почему Парк так не желал экспериментировать с крупными соединениями. Время подтвердило правоту тактики этого выдающегося военачальника.

Глава 5.
На юг

После Рождества я снова прибыл в эскадрилью, стоящую в Киртон-Линдсее. Они провели довольно спокойную осень в Линкольншире, и мы совершенно не ожидали, что весной нас отправят на юг. За время моего отсутствия один из командиров звеньев, Джерри Джонс, хмурым зимним вечером перехватил над Северным морем Не-111. Уже начала сгущаться темнота, волны и тучи слились в одну серую массу, и отличить море от неба стало просто невозможно.

Джонс сбил вражеский бомбардировщик, однако немецкий стрелок успел всадить ему пулю в руку, когда он выходил из атаки. Джонс сумел благополучно привести «Спитфайр» на базу, несмотря на сгущающиеся сумерки, посадить по световой дорожке, отрулить на стоянку. Он даже составил боевой рапорт, прежде чем обратиться за медицинской помощью. До выздоровления Джонсу пришлось сидеть на земле, а его место во главе звена А занял Кен Холден.

Двое пилотов, Дандас и Марплс, которые были сбиты и получили ранения во время действий с аэродрома Кенли, вернулись в эскадрилью. Кокки Дандас был долговязым веснушчатым юнцом. Ему исполнилось всего 19 лет, и после окончания колледжа он начал работать в адвокатской конторе. Мы долгое время сражались вместе и стали лучшими друзьями. Позднее Кокки был свидетелем на моей свадьбе и крестным отцом моего сына. Даже в юные годы Кокки поражал своим пристрастием к разгульной жизни. Один или два раза в неделю он требовал устраивать обед не в столовой, и тогда каждому подавалась бутылка вина, не считая выпивки до и после обеда. Однажды, оказавшись в Брайтоне, он нанял такси, чтобы доехать до Тангмера, потому что ненавидел автобусы. Масло для волос он заказывал в самом дорогом магазине на Бонд-стрит. Форму ему шили на Ганновер-сквер, и она была подбита алым шелком. Этот обычай он перенял у пилотов Вспомогательной авиации. Чтобы показать свой статус, пилоты Вспомогательной авиации носили на лацканах мундира маленькие буквы «А». Эти символы имелись на всех мундирах Кокки, но левое «А» всегда было огромного размера. Это придавало ему несколько комичный вид и было способно привести в ярость более серьезных старших офицеров. Он был несомненным чемпионом по «Вспомогательному отношению»[1]

< http://militera.lib.ru/memo/english/johnson/

app.html>.

Кокки так и не стал хорошим стрелком. Ему оставалось полагаться на ливень свинца, который извергали 8 пулеметов его «Спитфайра». Однако он был решительным и отважным пилотом и обладал редкими задатками настоящего лидера, в воздухе и на земле. Основой его кредо были простые понятия: честь и долг. А также наслаждение жизнью каждое мгновение.

Брат Кокки, Джон Дандас, был одним из молодых корреспондентов «Йоркшир Пост». После окончания Оксфорда он специализировался на европейских делах. Он был командиром звена в другом подразделении Йоркширских вспомогательных — 609-й эскадрилье. Однако в конце ноября он не вернулся из вылета в район острова Уайт. «Спитфайры» сцепились с «Мессершмиттами», и старший Дандас торжествующе прокричал по радио:

«Я прикончил „мессера“ — уау!»

Его командир эскадрильи ответил:

«Хорошо сделано, Дандас».

Однако больше Дандас в эфир не вышел. Позднее немцы сообщили, что один из их лучших асов, майор Гельмут Вик, который одержал 56 побед, погиб в этом бою, и что ведомый Вика в свою очередь сбил «Спитфайр». Кокки остался один продолжать боевые традиции рода Дандасов, и с этой задачей в последующие 4 года он справился отлично.

Рой Марплс, коренастый энергичный паренек из Манчестера, некоторое время служил в эскадрилье, хотя и не состоял во Вспомогательной Авиации. Светлые вьющиеся волосы и симпатичная мордашка делали Роя живым воплощением образа душки-пилота, совершенно неотразимым для противоположного пола. Он тоже отличился и в качестве пилота, и в качестве командира, воюя в Англии и Северной Африке.

Новичком в эскадрилье был лейтенант Хеппл из Ньюкасла. Нип, как мы все его звали, принадлежал к известной в авиации семье. Его отец сражался в годы Первой Мировой войны в составе Королевского Летного Корпуса, а сестра служила в транспортной авиации. Нип, которому только что исполнилось 20 лет, был склонен к некоторой рассеянности и временами любил помечтать. Однако в воздухе он становился совсем иным человеком, его атаки отличала холодная жесткая решительность. Так как он был самым молодым и по возрасту, и по времени службы в эскадрилье, он часто становился объектом различных шуточек, однако воспринимал их терпеливо и с юмором.

На противоположной стороне аэродрома базировалась первая эскадрилья «Орлов». Ее летчики усердно осваивали

«Харрикейны», и мы были только рады, что эти американские сорвиголовы, которые пересекли Атлантику, чтобы присоединиться к нам, вскоре вступят в бой. Командиром эскадрильи был офицер Королевских ВВС, как и оба командира звеньев. Однако остальной летный состав был довольно причудливой мешаниной. Декоратор из Голливуда; профессиональный парашютист, имеющий на своем счету несколько сот прыжков, в том числе много ночных; мормон из Солт-Лейк-Сити; офицер, свободно говорящий по-польски. Все они горели желанием поскорее схватиться с Люфтваффе, и было интересно смотреть, как такие разные люди превращаются в единую команду, стремящуюся к общей цели. С ними было очень приятно общаться.

* * *

Однажды меня и Кокки Дандаса определили в дежурное звено. Нацепив спасательные жилеты, мы бездельничали в теплом и уютном домике на стоянке, о чем-то трепались, листали разбросанные на столах журналы и ждали телефонного звонка, после которого следовало бежать к истребителю.

В домике стояли два телефона. Звонок линии из центра управления полетами резко отличался от звонка из штаба. Поэтому, если звонил второй, мы спокойно сидели на месте и ждали, пока ответит телефонист. Возможно, у парня уже развилось шестое чувство, потому что очень часто он вскакивал с места еще до того, как раздавался звонок. Пару раз я дергался было к двери, чтобы бежать к «Спитфайру», но это была ложная тревога. Кто-то из штабных клерков желал уточнить число пилотов и количество исправных «Спитфайров». Мы садились обратно в кресла, читали и старались не слушать назойливые звонки.

Он снова затрещал. На этот раз телефонист выронил трубку, как горячую картошку, и крикнул: «Красное звено, взлет!» Он вопил так громко, что его наверняка услышали «Орлы» на противоположном краю летного поля!

После короткого спурта я шлепнулся в кресло в кабине и сразу начал выруливать на взлет. Старт оказался тяжелым из-за сильного бокового ветра. Но теперь у меня появилось время немного прийти в себя и пристроиться рядом с Кокки. В наушниках раздался холодный безликий голос офицера наведения.

Он приказал нам набрать высоту, мы проскочили над

заснеженными полями и оказались над свинцовыми волнами Северного моря. В безоблачном небе мы сразу заметили одинокий самолет, похоже, это был двухмоторный бомбардировщик. Далеко внизу я увидел медленно ползущий конвой из двух десятков кораблей, направляющийся на юг. Он-то и был мишенью этого бомбардировщика. …

Условия для перехвата были просто идеальными. Мы находились со стороны солнца и выше Do-17. Однако, когда мы начали снижаться, немец нас заметил, круто повернул и начал уходить со снижением в сторону Голландии.

Кокки атаковал первым, я выполнил заход, когда он отвалил. Мне показалось, что расстояние невелико, я и открыл огонь, хотя на самом деле дистанция была большой — типичная ошибка новичков. Вражеский стрелок отстреливался длинными очередями, сидя позади пилота. Трассирующие пули вылетали из его ствола медленно плывущими оранжевыми гроздьями, которые вдруг рассыпались отдельными огоньками и стремительно проносились над кабиной «Спитфайра». Я отвалил, когда находился в идеальной позиции для атаки на дистанции 200 ярдов, и заложил вираж, чтобы выполнить второй заход. На этот раз я подобрался поближе и дал очередь. Шасси «Дорнье» вывалились наружу, из левого мотора повалил белый дым, стрелок не отвечал. Тогда я подобрался еще ближе, «Спитфайр» начало трясти в турбулентной струе немецкого бомбардировщика, когда я наконец отвернул вправо.

Мы развернули «Спитфайры», чтобы совершить новую атаку и прикончить тяжело поврежденный бомбардировщик. Однако тут впереди появился слой тумана, поднимающийся на высоту 1000 футов, и подбитый «Дорнье» поспешно юркнул в спасительную мглу. Хотя мы до боли напрягали глаза и спустились к самой поверхности моря, заметить бомбардировщик нам не удалось.

Мы вернулись обратно в Киртон, где составили рапорты и отдали их Гиббсу. Наша служба радиоперехвата уже поймала сигналы бедствия «Дорнье», отправленные на аэродром в Голландии. Казалось сомнительным, что он сумеет дотянуть до берега. Но мы не видели, чтобы самолет упал в море, мы не видели признаков пожара, поэтому бомбардировщик не мог считаться даже вероятно уничтоженным. Поэтому мне засчитали половинку поврежденного Do-17. Однако этот эпизод открыл мой личный счет в боях с Люфтваффе.

В конце февраля как-то вечером Билл Бартон пришел в расположение эскадрильи с хорошей новостью. Через несколько дней мы должны были отправиться на юг, и если все пойдет нормально, то весной и летом мы будем действовать в составе 11-

й группы. Мы тут же собрались вокруг него и начали задавать вопросы. Где будет наш новый дом? Биггин, Кенли, Норт-Уилд, Хорнчерч или Нортхолт? Однако он лишь качал головой в ответ на все наши вопросы. Затем кто-то предположил, что Тангмер, и командир, весело рассмеявшись, кивнул. Мы чуть не запрыгали от радости.

Разумеется, все прекрасно знали Тангмер. Приятный солнечный аэродром, расположенный у берегов Южного Даунса. От моря его отделяла лишь узкая полоска земли Сассекса. Тангмер был одним из постоянных аэродромов Истребительного Командования, и в течение многих лет там базировались различные истребительные эскадрильи. В нашем мирке Тангмер олицетворял традиции. Его эскадрильи отличились в боях прошлой осени, когда сумели расстроить множество вражеских налетов. Теперь нам предстояло поддержать эти традиции и укрепить репутацию нашей собственной эскадрильи. Вот об этом мы думали хмурым февральским вечером в Линкольншире, хотя никто не говорил.

Командир сообщил:

«Я должен перебросить эскадрилью в Тангмер к следующей среде. Мы сменяем 65-ю эскадрилью, которая перегонит наши „Спитфайры I“ обратно сюда же. Зато мы пересядем на их „Спитфайры II“. Если фрицы попробуют пересечь Ла-Манш, как в прошлом году, придется сделать все, чтобы их остановить. Если нет, то мы планируем начать вылазки на территорию Франции. В любом случае, скучать нам не придется».

Южно-Йоркширская эскадрилья пользовалась известностью и у «Орлов», и у постоянного состава авиабазы Киртон-Линдсей. Все рвались пожелать нам счастливого пути в 11-ю группу и удачи в боях. Комендант авиабазы Стефен Харди, которого все уважали, тоже отбывал, чтобы получить пост в министерстве авиации, поэтому совет офицерского клуба решил устроить вечеринку, чтобы отметить оба события.

Я покинул зал еще до того, как веселье достигло апогея. Я отвечал за отправку наземного персонала, и автоколонна убыла лишь после нескольких часов нелегких сборов. Кроме солдат, я был обязан отправить целую стаю собак, в том числе необычайно умного желтого ретривера Кокки, поэтому мне не следовало ждать приятной прогулки. Еще хлопали пробки от шампанского, в одном из коридоров можно было увидеть нечто, сильно напоминающее капитуляцию лорда Корнуоллиса под Йорктауном. Американцы похватали многочисленные огнетушители, а численно уступающие им англичане отбивались с помощью сифонов для газированной воды, закрепившись за

жидкой баррикадой из пальм. И снова, как в 1776 году, американцы взяли верх. На пальмы и англичан было просто жалко смотреть.

* * *

Наш первый день в Тангмере мы посвятили визиту в центр управления, чтобы познакомиться с офицерами наведения и командирами, которым мы теперь будем подчиняться, поднявшись в воздух. Туда нас проводил начальник службы разведки, который по пути прочитал лекцию по тактике Люфтваффе, способах бегства и маскировки, которыми нам следует пользоваться, если нас собьют над территорией Франции. Он завершил лекцию обзором качеств истребителя Ме-109F.

Последний вариант детища конструктора Вилли Мессершмитта по внешности напоминал Ме-109E, однако концы его крыльев были закругленными. Самолет имел усиленное вооружение, потолок 36500 футов и максимальную скорость 396 миль/час на высоте 22000 футов.

Главное отличие между «Спитфайром I» и «Спитфайром II» заключалось в установке мотора Роллс-Ройс «Мерлин-12», который развивал большую мощность, а также стартера «Коффман». Кроме того, последний опыт летчиков-истребителей сделал совершенно ясным, что первоначальный пропеллер «Спитфайра I» с двумя фиксированными значениями шага не отвечает условиям современного воздушного боя. Поэтому на наших новых самолетах были установлены винты постоянной скорости «Де Хэвилленд» или «Ротол», которые значительно улучшали характеристики самолета при наборе высоты. Оставалось посмотреть, как будет выглядеть «Спитфайр II» по сравнению с Ме-109F.

В Тангмере все еще были заметны следы осенних бомбежек. Обгорелые развалины ясно показывали, где раньше стояли ангары и административные здания. В целом за год в Тангмере выпадало больше солнечных дней, чем на большинстве наших аэродромов. Однако этот аэродром находился в столь заметном месте, что его можно было легко обнаружить и при плохой видимости. Такое расположение имело один недостаток. Люфтваффе не упускали ни одного удобного случая, чтобы ночью нанести очередной удар по Тангмеру. Хотя аэродром ни разу не прекращал действовать, вражеские бомбардировщики уничтожили еще несколько строений, в том числе одно крыло офицерского клуба. Поэтому я ничуть не удивился, когда наш

командир эскадрильи сказал, что нам придется забыть о нем и расположиться в соседней деревушке Овинг. «Рашменс» был старым, низеньким домом, и мы перебрались туда довольно охотно. Для истребительной эскадрильи очень важно постоянно находиться вместе, ее боевой дух во многом зависит от этого.

Один из оружейников нашей эскадрильи, Фред Варли из Ноттингема, был ранен, когда в его казарму попала бомба. Варли осознал, что именно произошло, только в лазарете, куда его доставили с лопнувшими барабанными перепонками. Вскоре он оправился, однако медики запретили ему впредь работать оружейником. Так как он был отличным парнем с развитым чувством юмора и довольно инициативным, мы перевели его в Рашменс в качестве вестового. И в этой роли Варли оказался просто незаменим. Так вышло, что потом мы прослужили вместе еще несколько лет.

Исключая отдельные полеты высотных разведчиков, одномоторные самолеты Люфтваффе почти не показывались над Англией в начале 1941 года. Однако их двухмоторные бомбардировщики развивали исключительную активность по ночам. Они провели довольно мощные атаки Бирмингема, Саутгемптона, Ливерпуля, Бристоля и Плимута. Полную несостоятельность нашей ночной ПВО в этот период показывает тот факт, что из 1000 бомбардировщиков, которые пересекли английское побережье, лишь 6 были сбиты зенитками или ночными истребителями. Например, 14 ноября 1940 года, когда более 300 бомбардировщиков атаковали Ковентри, лишь **один** «Бленхейм» смог открыть по ним огонь. Позднее в том же месяце, когда налетам подверглись Бирмингем и Ливерпуль, вообще ни один немецкий бомбардировщик не был перехвачен.

Чтобы усилить нашу хлипкую ночную ПВО, эскадрильи дневных истребителей получили приказ начать готовить пилотов на роль «ночных» истребителей. В теории предполагалось, что «Спитфайры» и «Харрикейны» будут патрулировать в районе цели на средних высотах. Отдельные «Спитфайры» будут эшелонированы по высоте от основной группы. Тяжелые зенитные орудия получили свободу действий на высотах, не доходящих до нижнего эшелона истребителей. Мы были уверены, что офицеры наведения истребителей проследят, чтобы наши неповоротливые двухмоторные ночные истребители держались подальше от линии патрулирования «Спитфайров». Опять же в теории предполагалось, что мы будем летать в качестве ночных истребителей только в тех случаях, когда луна даст нам хороший шанс заметить вражеские бомбардировщики. Однако на практике летать пришлось даже в плохую погоду, что иногда создавало

опасные ситуации.

Нормальные ночные истребители имели собственную радиолокационную установку, с которой работал квалифицированный оператор. Ему помогал с земли офицер наведения, который направлял истребитель к цели. Грубо говоря, офицер наведения передавал экипажу «Бофайтера» общую картину и выдавал пилоту несколько пеленгов, пока цель не появлялась на экране самолетного радара. После этого оператор радара задавал пилоту направление полета, пока тот не обнаруживал цель визуально. После опознания пилот уничтожал цель огнем своих 4 пушек. Эта методика напоминала четко отработанный научный эксперимент и сильно отличалась от наших слепых хаотичных попыток.

Если нам удавалось обнаружить, что во второй половине дня луч вражеского радиомаяка направлен на Портсмут или Саутгемптон, это предвещало ночной налет. Эскадрилья сразу получала приказ выделить 6 или 8 пилотов для ночного патрулирования. Обычно нас посылали против первых самолетов, которые несли зажигательные бомбы. Они должны были осветить цели для основной группы бомбардировщиков. Очень часто мы видели внизу бушующее пламя и разрывы зениток. Часто ночной мрак рассекала огненная дуга, показывающая, что «Бофайтер» добился очередного успеха. Однако летчики нашей эскадрильи не могли похвастаться победами. Больше того, далеко не всем удалось хотя бы пострелять по противнику.

Приключения Нипа хорошо показывают, какие сложности испытывает пилот дневного истребителя, когда пытается сражаться ночью. Очертания окрестных холмов уже расплылись во мраке, когда мы начали взлет. Нип стартовал на запад, и ползущие высоко в небе облака еще были окрашены в красное и золотое. Через полчаса он оказался над настоящей «горной грядой» с глубокими ущельями, которые образовали перистые облака. Диковинные арки, окрашенные пылающим багрянцем, постепенно начали тускнеть, и вскоре только узкая красная полоска заката виднелась на горизонте. Когда небо потеряло свои краски и появились первые звезды, вместе с ними появились и первые вражеские бомбардировщики. Они летели над Ла-Маншем, предвещая мощный удар по нашим аэродромам.

Все случилось буквально в один момент. У Нипа подошел к концу бензин, и он вызвал Тангмер, чтобы ему дали пеленг на посадку. Офицер управления заявил, что слишком занят «Бофайтерами», не будет ли пилот «Спитфайра» столь любезен, что вызовет его еще раз через 5 минут? Нипу пришлось ждать. Полоса промышленных дымов, которую несло к Тангмеру из

Саутгемптона, снизила видимость всего до 1 мили, хотя высоко в небе стояла полная луна. Большую часть времени Нипу пришлось лететь только по приборам. На земле под ним мелькали вспышки разрывов бомб, в небо поднимались разноцветные фонтаны очередей зениток. Сначала они двигались медленно, даже слишком медленно, чтобы выглядеть настоящими. Внезапно они стали реальными и опасными, так как замелькали в неприятной близости вокруг «Спитфайра».

А в 5000 футов выше Нипа молодой пилот «Бофайтера» Джонни Топхэм гнался за вражеским бомбардировщиком. Топхэм сблизился на дистанцию стрельбы и нажал гашетки 4 пушек. Он поразил один мотор «Хейнкеля», который загорелся. Однако вражеский пилот бросил самолет в пике и скрылся в темноте. Топхэм последовал за ним, намереваясь все-таки прикончить «Хейнкель». Впереди себя он увидел слабое мерцание, которое принял за пламя горящего мотора. «Бофайтер» несся с сумасшедшей скоростью, и Топхэм открыл огонь по хвостовому огню Нипа! Когда «Бофайтер» пролетел мимо «Спитфайра», Топхэм осознал свою ошибку и с ужасом подумал: «А вот сейчас я у него на прицеле. Он решит, что я фриц, и откроет огонь!»

Оба пилота сели благополучно. Топхэм сообщил обо всем в штаб, и ему приказали разыскать пилота «Спитфайра». Он прыгнул в автомобиль и помчался в расположение нашей эскадрильи. Нип в это время укладывал свой парашют и летный комбинезон. Топхэм схватил его за руку и сказал:

«Мне очень жаль, Нип. Я думал, что ты — мой „Хейнкель“. А когда я оказался перед тобой, то решил, что мои минуты сочтены!»

Нип ответил:

«Но я и не думал стрелять по тебе. У меня голова пошла кругом от зениток и бомб, так как мне нужно было садиться. — Он немного помолчал и добавил: — Теперь даже сам черт не заставит меня взлететь ночью!»

Мы так и не стали специалистами в ночных полетах, в основном потому, что для этого следовало забыть абсолютно все, чему нас учили раньше. Днем мы сражались и жили одной командой, это было основой действий эскадрильи и авиакрыла. Когда мы взлетали в «Спитфайрах» во мрак, на нас обрушивалось не только жуткое одиночество, но и тяжелое сознание того, что поставлена практически невыполнимая задача.

И все-таки был один летчик-истребитель, который ночью летал на «Харрикейне» и добился выдающихся успехов. Это был бесстрашный Р.П. Стивенс из 151-й эскадрильи. Я специально рассказываю о нем, потому что он, как и мы, летал на

одноместном истребителе и не располагал никакими хитрыми техническими новинками, установленными на «Бофайтерах».

Перед войной Стив был гражданским пилотом и доставлял газеты в Париж. Он попал в эскадрилью в начале 1941 года. Те, кто летал с ним, полагали, что для него жизнь значила очень мало. Он постоянно рисковал, и это могло иметь лишь один исход. Стива никогда не заботило техническое состояние «Харрикейна», который нес его в черном ночном небе. Он вел свою личную войну. Мы слышали, что его жена и дети погибли в Манчестере во время немецкого воздушного налета. Кто-то слышал, что он начинал рычать, как сумасшедший, при виде вражеских бомбардировщиков.

Он находил бомбардировщики с помощью простой уловки — летел туда, где видел разрывы наших зенитных снарядов. Стива всегда можно было найти там, где эти разрывы ложились наиболее густо, именно там он пытался обнаружить ненавистного врага. Однажды Стив взорвал бомбардировщик и вернулся на самолете, забрызганном кровью. Он запретил стирать эти пятна, оставив их в качестве символа своей личной войны. Стив абсолютно не испытывал страха и атаковал противника с такой малой дистанции, что несколько раз его собственный «Харрикейн» получал повреждения при взрыве немецкого бомбардировщика. Долго это тянуться не могло. Уничтожив в ходе ночных вылетов по крайней мере 14 немецких бомбардировщиков, Стив не вернулся из патрулирования над вражеской территорией. Мы навсегда запомнили его.

* * *

Кроме эскадрильи «Бофайтеров», мы делили аэродром в Тангмере со 145-й эскадрильей, которая также летала на «Спитфайрах». 610-я эскадрилья базировалась на соседнем аэродроме в Вестхэмпнетте. Именно эти 3 эскадрильи составляли авиакрыло Тангмера. Сразу после нашего прибытия начались совместные операции, мы даже начали первые робкие вылазки через Ла-Манш в Нормандию, к полуострову Шербур и Па-де-Кале. Эти вылазки возглавлял то один, то другой командир эскадрильи, и они позволяли постепенно отрабатывать современную тактику боя. Однако следует заметить, что тактика менялась в зависимости от того, кто именно возглавлял авиакрыло во время вылета. Это было крайне неудобно.

Ближе к середине марта наш командир пришел к нам в домик на стоянке и сообщил последние новости:

«Слушайте, парни. Истребительное Командование назначает постоянных командиров авиакрыльев. Выбраны первые двое. Сэйлор Малан направляется в Биггин, а к нам едет Дуглас Бадер. Он будет летать с нами. Мы скоро окажемся в самой гуще событий. Он прибывает сюда завтра».

На следующий день в Тангмере появился Бадер, и сразу после приезда он поднялся в воздух на своем «Спитфайре». Несмотря на ужасную катастрофу в 1931 году, он оставался великолепным мастером воздушного пилотажа и полагал, что человек может считаться хозяином своего самолета, лишь когда будет свободно владеть им на всех высотах. Он подчеркивал, что идеальное пилотирование само по себе не принесет пользы в бою. Оно необходимо, чтобы пилот был совершенно уверен в своем «Спитфайре». Частые, практически ежедневные представления, которые устраивал Бадер, приводили в восторг наземный персонал. Мы все высыпали на летное поле, чтобы посмотреть на пилотаж командира крыла.

Его любимый маневр заключался в том, чтобы быстро подняться на высоту 3000 футов над самым центром аэродрома. Потом он переворачивался через крыло и бросал «Спитфайр» в крутое пике, из которого выходил у нас над головами, заставляя истребитель совершить несколько бочек на восходящей, и завершал это иммельманом. Сначала он ограничивался двумя переворотами и выполнял их безукоризненно. Однако потом он попытался вставить третий, и здесь у него заклинило. Очень часто «Спитфайр» срывался в штопор и неуклюже сыпался вниз. Однако пилотаж Бадера показывал его отношение к жизни. Он никогда не сдавался и пробовал этот маневр снова и снова, хотя без видимого успеха.

Немного позже в нашу эскадрилью прибыл один педантичный пожилой капитан, который не имел боевого опыта, однако был исключительным мастером высшего пилотажа.

Как-то жарким летним днем Бадер устроил обычное представление для нас и сидел в тенечке, расстегнув рубашку, чтобы остыть после душной кабины. Он разговаривал с Билли Бартоном и Кеном Холденом.

«Я знаю, Билли, что „Спитфайр“ просто не может сделать больше двух переворотов на восходящей перед иммельманом наверху. Ему просто не хватает скорости. Я пытаюсь что-то делать, однако он еле движется наверху. Неприятно».

Командир крыла машинально пососал трубку и продолжил:

«Мы должны начать упражнения в групповом пилотаже. Наземному персоналу это нравится. Кен будет ведущим. Я полечу справа, а Билли слева. И если фрицы не помешают нам, мы еще

устроим шоу над Сент-Омером!»

Но тут разговор был прерван ревом мотора «Спитфайра», который, убрав колеса, пролетел у них прямо над головой. Его пилотировал новый капитан. Бадер раздраженно посмотрел вслед и рявкнул:

«Билли, что это?! Кто этот парень? Такие вещи делать нельзя. Никудышная летная дисциплина»

Мы отвернулись, чтобы скрыть улыбки. Все уставились на новичка. Он набрал высоту и бросился в пике прямо на нашу маленькую группу. У самой земли новичок рванул «Спитфайр» вверх и начал исполнять безукоризненные перевороты на восходящей. Это выглядело так, словно он бросил перчатку командиру крыла. Мы с восхищением следили за ним, вслух считая перевороты».

«Один».

«Два!» — дружно завопили мы.

«Он не сделает третий», — сказал Бадер.

«Три», — хором подхватили мы. «Спитфайр», стоя почти вертикально, завис прямо над нами.

«Он не выправится. Скорости нет. Я ведь ему говорил», — прокомментировал Бадер.

Очень медленно, но исключительно аккуратно «Спитфайр» выполнил полупереворот и перешел в горизонтальный полет. Весь маневр был исполнен с неподражаемым мастерством. Чтобы показать, что это не было случайностью, пилот повторил маневр, после чего элегантно посадил «Спитфайр» на три точки. Из этого полета он вернулся королем пилотажа Тангмера.

Вскоре после прибытия Бадера мы отправились в рейд силами двух эскадрилий. Мы должны были пересечь Ла-Манш с набором высоты, показаться над Булонью, снизиться к устью Соммы и вернуться. Хотя Люфтваффе перевели часть истребительных эскадрилий из северной Франции в Румынию для поддержки кампании на Балканах, перед нами еще оставалось достаточно много истребителей и бомбардировщиков. Ранней весной обе стороны считали Ла-Манш ничейной территорией, над которой «Спитфайры» и «Мессершмитты» вели жаркие бои.

У Бадера не было времени учить нас собственным теориям совместных действий и тактике. В этот раз мы должны были лететь старым строем — длинной сомкнутой колонной. Он сам возглавлял нашу эскадрилью.

Постепенно набирая высоту и держась в сомкнутом строю, мы пересекли Ла-Манш. Я летел номером третьим в звене Бадера. Впереди меня были Кокки и командир крыла. Позади меня на злосчастной позиции замыкающего держался мучимый дурными

предчувствиями Нип. Внезапно я заметил тройку «мессеров» в паре сотен футов выше нашего строя. Они летели в том же направлении. Похоже, они нас не видели. Немцы были идеальной целью для 145-й эскадрильи, которая находилась выше них. Я должен был спокойно сообщить количество, тип и позицию вражеских самолетов командиру, но я был слишком возбужден и завопил:

«Смотри, Салага!»[2].

Однако остальные пилоты нашего крыла не собирались ждать от меня новых сообщений. Для них вопль «Смотри! » означал немедленную опасность — выходящую в атаку крупную группу «мессеров». Поэтому наш строй немедленно рассыпался. Кто-то заложил вираж, кто-то бросился в пике. «Спитфайры» брызнули в разные стороны, как мальки разлетаются от брошенного в воду камня. Буквально в доли секунды строй крыла рассыпался начисто. Собрать звенья для продолжения запланированного полета уже не удалось. Я постарался приземлиться самым последним, так как полностью осознал свою ошибку и представлял, что меня ждет. Все пилоты уже собрались в домике на стоянке.

«Закрой дверь, Билли, — приказал Бадер. И продолжил: — А теперь выясним, какой болван заорал „Смотри!“

Я признался, что именно я стал виновником переполоха.

«Отлично. Теперь сообщи нам, по какому случаю ты закричал „Смотри!“ — раздраженно потребовал командир крыла.

«Видите ли, сэр, там была тройка „мессеров“. На сотню футов выше нас…»

«Три „мессера“! — взревел Бадер. — Мы прихлопнули бы их в момент. Но твой бабский визг заставил нас подумать, что на нас сзади заходит полсотни ублюдков!»

Народ был возмущен, и сразу признаюсь — совершенно справедливо. Наша первая совместная операция завершилась полным провалом из-за моей ошибки. Бадер использовал этот случай, чтобы прочесть краткую лекцию по тактике. Мы должны были освоить взаимную страховку и научиться кратко и четко рапортовать. В будущем запрещалось использовать слово «смотри». В крайнем случае следовало скомандовать: «Отрывайся влево, синее звено» или «Отрывайся вправо, Кен». Пилот, который приказывает отрываться, берет на себя ответственность за безопасность строя, пока угроза не исчезнет. В остальных случаях о вражеских самолетах следует докладывать во всех деталях, например: «Салага, от красного-2. 6 „мессеров“ на 2 часа, выше. Примерно 2000 ярдов».

Бадер завершил свою лекцию. Так как он уже успокоился, то,

выходя из домика, подарил мне ободряющую улыбку. Я никогда не забуду этот урок.

Как-то утром, вскоре после этого инцидента, мы отдыхали после ночного патрулирования. Я ночью не летал, и Кен распорядился, чтобы я проверил «Спитфайры» нашего звена и опробовал их в воздухе, если это будет необходимо. Мы осматривали самолет вместе с сержантом-механиком, когда появился командир крыла. Мы тут же вытянулись.

«Спокойно, старики. Где парни?»

Я ответил:

«В постелях. Они все патрулировали ночью, и готовность отменена до 10.00».

«Как успехи?» — поинтересовался он.

«Никаких, сэр. Никто ничего не видел», — ответил я.

Бадер хмыкнул:

«Спитфайр» не так хорош для ночных полетов, как «Харрикейн». Более просторная кабина и лучший обзор. И «Спит» ночью посадить гораздо сложнее из-за его узкой колеи. — Он раскурил свою трубку и продолжил: — Я предпочел бы пересесть на «Харрикейн» для ночных полетов. Сэйлор сбил пару «Хейнкелей» за одну ночь в прошлом году. И я не вижу причин, почему бы нам не сбить еще несколько штук. — И после новой паузы: — А чем вы сейчас занимаетесь?»

«Капитан Холден послал меня проверить наши самолеты, сэр. Я отобрал пару для проверки в воздухе», — объяснил я.

«Отлично. Мы вместе с вами проскочим сквозь эти облака, слетаем через Ла-Манш, и я посмотрю, не удастся ли подстрелить пару фрицев к завтраку. Это будет приятным сюрпризом для капитана Холдена, так?»

Я ответил, что ничуть в этом не сомневаюсь.

Мы взлетели и прорезали несколько слоев облачности. Когда над нами засияло солнце, Бадер усмехнулся и сделал мне жест рукой, чтобы я занял позицию рядом с ним.

Я с трудом мог поверить, что лечу ведомым у легендарного пилота. Однако самолет с его инициалами находился всего в нескольких футах от меня, и на фюзеляже «Спитфайра» красовался вымпел командира авиакрыла. Я не мог позволить себе ошибиться с докладом на сей раз.

В наушниках потрескивали атмосферные разряды. Наконец офицер управления полетами в Тангмере прервал молчание:

«Салаге от Жука[3] . Слышите?»

Бадер ответил так же кратко:

«Громко и четко».

Вскоре после этого снова вмешалась земля:

«Ваши намерения, Салага?»

Ответом было молчание. Бадер повернул свой «Спитфайр» на юг. Под нами мелькнул Бичи-Хед, через 10 минут мы пересечем французское побережье.

«Салага, снова спрашиваю, каковы ваши намерения? Комендант авиабазы хочет знать».

Это уже был приказ, игнорировать который было нельзя.

«Скажи ему, что звено Салаги, 2 самолета, намерено совершить небольшую прогулку над Ла-Маншем. Ничего особенного, обычный рутинный поиск. Конец связи».

Офицер управления полетами передал эту информацию дальше, но через несколько секунд снова вышел в эфир:

«Салага, вам запрещено продолжать полет. Вы должны немедленно вернуться. Я повторяю, немедленно возвращайтесь. Поняли?»

Бадер сказал, что все понял, и выпустил такую тираду, что офицер управления должен был оглохнуть. Как себя чувствовали девочки у планшетов в центре управления — не знаю, ведь динамики были включены. Но мы повернули назад и снова нырнули под облака, чтобы увидеть берега Сассекса.

«Пристраивайся сзади, Джонни. Я покажу, что следует делать, когда у тебя на хвосте „мессер“. Резко вверх, крутой вираж. Еще круче. Мы всегда можем развернуться внутри его виража. („Бу-бу-бу“, изображающее пулеметную очередь.) Все просто. Как на блюдечке, не так ли? Повторим».

Глава 6.
Авиакрыло Тангмера

Мы начали проводить полеты на малых высотах над французской территорией. Эти операции были известны под кодовым названием «Ревень», или попросту штурмовка. Идея заключалась в том, чтобы использовать преимущества, которые предоставляют низкая облачность и плохая погода. Звено «Спитфайров» должно было пересечь побережье и, держась ниже облачного слоя, атаковать любые подходящие цели: автоколонны, поезда, самолеты на земле, сосредоточения войск и так далее. Обычно для таких полетов вызывали добровольцев, но лишь немногие пилоты предпочитали действия на бреющем нормальным воздушным боям. Подавляющее большинство летчиков полагало, что дивиденды, которые принесли многочисленные вылеты на штурмовку, совершенно не оправдали понесенные при этом потери.

Прежде всего, нам приходилось сражаться с погодой. Обычно нижний край облачности находился на высоте менее 1000 футов, и наши «Спитфайры» сразу после взлета оказывались в серой дымке. Следующие несколько минут пилотам приходилось гадать, на какой высоте идут облака над французской территорией. Выскакивать из облаков рекомендовалось только над равнинами, но даже там можно было в любой момент натолкнуться на небольшой холмик высотой пару сотен футов, который представлял серьезную опасность. Если видимость не улучшалась, когда стрелка альтиметра показывала 500 футов, мы снова поднимались вглубь тучи, и спектакль отменялся.

Поэтому во время вылетов на штурмовку было очень трудно вести себя хладнокровно и расчетливо. Итак, пара истребителей в сомкнутом строю пролетела в густом облаке 50 миль, держась на высоте 2000 футов. Наступает время снижаться, так как мы вышли в район цели. По крайней мере, должны выйти, если мы выдержали правильный курс и ветер не переменился. Мы убавляем газ, и «Спитфайры» начинают плавно снижаться. Обороты не меняются, но в туче мотор гремит как-то особенно громко, а ручка управления дрожит у тебя в руке. С облегчением ты видишь в нескольких футах от себя ведомого. Он внимательно следит за тобой, чтобы повторить каждый твой маневр. Ведь если он потеряет тебя в этой клубящейся серой мути, ему придется самому вести самолет вслепую. Мы продолжаем снижение. Курс верный? Не окажется ли земля выше, чем хочется, в том месте,

где мы выскочим из туч? Зенитки? Альтиметр показывает 600 футов, и ты краем глаза замечаешь мокрый унылый пейзаж, поля, изгороди, домики. Ты словно оказываешься под перевернутой чашей. Ее полупрозрачные стенки из дождевых струй кажутся опасно близкими.

Тут же возникает легкая зенитка. Гиббс говорил, что вдалеке от хорошо защищенного побережья система ПВО резко ослабевает. Однако почему-то каждый раз немецкие зенитчики начеку и ждут нас. Аэродромы всегда прикрыты очень надежно, и выполнять более одного захода на бреющем смертельно опасно. В таких случаях следует промчаться над аэродромом и побыстрее сматываться.

Немцы приготовили неприятные контрмеры против подобных атак. Практически повсюду натыканы приманки. Иногда это бронированный паровоз, который окружают хорошо замаскированные зенитки. Они готовы обрушить на атакующий самолет смертоносный ливень огня. Многие пилоты погибли во время атаки вот таких внешне безобидных целей.

Обычно вылет на штурмовку завершается уничтожением штабного автомобиля (или французского гражданского?) или какой-то другой цели, которой хватит наших пуль. Если мы пытаемся сыграть по-крупному, атаковав аэродромы, то получаем достойный ответ. Наши первые потери пришлись именно на такие операции. Мотор «Спитфайра» охлаждается специальной жидкостью — гликолем, который находится в небольшом бачке под винтом. Бак с гликолем и радиатор крайне уязвимы для огня с земли. Единственная пуля, попавшая в них, приводит к тому, что мотор загорается или через несколько минут заклинивает. Я глубоко ненавидел подобные вылеты. Даже если не считать зенитки, нам приходилось идти на риск полета над неизвестной территорией, не зная точно высоты облаков. Все это было слишком опасно по сравнению со скромными результатами операций. В последующие 3 года сотни летчиков-истребителей погибли в ходе больших и малых операций по штурмовке. К концу 1943 года, когда я завершил свой оперативный цикл, мне удалось переговорить с начальством в штабе 11-й авиагруппы. Мои резкие возражения были приняты во внимание, после чего штурмовки над территорией Франции были прекращены, если не считать совершенно особых случаев.

* * *

В Тангмере сменилось командование. Вскоре после Бадера

прибыл полковник Вудхолл. Оба вместе служили в Даксфорде, где команда Вудхолл-Бадер заслужила высокую репутацию. Хотя полковник был ветераном Первой Мировой, он вполне освоил современные методы управления авиацией. Более того, за годы, проведенные в Тангмере и потом на Мальте, Вудхолл показал себя лучшим офицером наведения истребителей во всех Королевских ВВС.

Некоторые офицеры наведения обладали способностями и темпераментом, которые позволяли им добиться полного взаимопонимания с летчиками, находящимися в воздухе. Другие этого не имели. Нас очень часто раздражал один напыщенный тип (не в Тангмере), который всегда действовал, как шоумен на эстраде. Это были его истребители. Это он сбил 3 вражеских самолета во время последнего дежурства. Он радостно вопил «Тэлли-хо!», откидываясь на спинку кресла и размахивая руками. Все, что оставалось пилоту, это нажать гашетку. Он ухитрялся создать настоящий эффект присутствия даже с помощью передатчика. Если бы позволяли размеры кабины, пилот наверняка вытянулся бы по стойке смирно, выслушивая ценные указания.

На другом конце шкалы находился богатый фат из Вспомогательной авиации, которого я назову Дэвидом. Он ездил в дорогом автомобиле, носил рубашки с монограммами, а его мундир был подбит неизменным красным шелком. Если утро было хмурым и не обещало больших событий, он передавал бразды правления своему помощнику и отправлялся в кровать в задней комнате центра управления. Его следовало будить, только если на планшете появлялась отметка. Тогда начинал звонить телефон, стоящий рядом с кроватью. Дэвид снимал трубку.

«Неизвестный самолет возле Шербура, сэр», — сообщал его помощник.

«Высота?» — спрашивал Дэвид.

«Около 20000 футов, сэр».

«Неплохо бы поднять звено. Курс 190, ангелы 23», — приказывал Дэвид.

Потом следовал красочный диалог между возлежащим офицером управления и его помощником.

«Красное звено в 5 милях от бандита, сэр».

«Хорошо», — отвечал Дэвид.

«Они атакуют, сэр».

И немного позднее:

«Сбитый Ju-88 загорелся и упал».

«Великолепно. Будьте любезны, пришлите мне чаю».

Зато гулкий бас Вудхолла, гремящий в наушниках, придавал

пилотам спокойствие и уверенность. Когда мы были глубоко над французской территорией и он говорил в свой микрофон, создавалось впечатление, что этот человек вместе с нами в воздухе. Он не только отдавал приказы, но и подбадривал пилотов, советовал и следил за временем, предупреждая, что встречный ветер может задержать ваше прибытие. Вудхолл всегда считал обязательным предупредить пилотов, что с запада идут низкие тучи, которые могут закрыть Тангмер, когда мы, усталые и почти без топлива, возвращались на аэродром. Он обычно выходил на летное поле, чтобы встретить нас после серьезного боя и обсудить результаты с Бадером и остальными командирами. Он обязательно находил возможность сказать доброе слово новичкам. И если в столовой устраивалась вечеринка после особенно тяжелого боя или по какой-то иной причине, Вудхолл всегда был в самом центре толпы. Он охотно играл на своем дорогом аккордеоне, выказывая при этом незаурядное мастерство, а его монокль всегда твердо сидел на месте, сколько ни было бы выпито. Весной и летом 1941 года мы чувствовали себя большой счастливой семьей.

Если в какой-либо из трех эскадрилий открывалась вакансия, командир крыла стремился перетащить летчиков из своей старой эскадрильи. Именно так канадец Стэн Тернер стал командиром 145-й эскадрильи. Бесстрашный летчик и великий командир, он получал самое трудное задание — прикрывать сверху 610-ю эскадрилью и нас. Ме-109F имел более высокий потолок, чем «Спитфайр II», поэтому они часто оказывались выше нас. Задачей Стэна было удержать их там и прикрыть остальные эскадрильи со стороны солнца. Он всегда оказывался со своими парнями в нужном месте. И всегда был готов отпустить по радио пару ехидных комментариев. Бадер также перетащил к себе еще одного человека — Дениса Краули-Миллинга, высокого, симпатичного парня, который отличился во время Битвы за Англию.

Бадер постоянно искал наилучший строй, в конце концов он вместе с Кокки остановился на четверке, которую уже использовали Люфтваффе. В большинстве тренировочных полетов мы держались развернутой четверкой, а наш командир звена или Билли Бартон должны были постараться незаметно зайти со стороны солнца и атаковать нас. Если мы сохраняли бдительность, это им не удавалось. Опасность заключалась в том, что мы могли устать вертеть головой и немного расслаблялись. Тогда эти типы, подкарауливающие именно такой случай, сближались на несколько ярдов и начинали по радио изображать пулеметные очереди. Захваченные врасплох, мы поспешно бросались в разные стороны, но все это было прекрасной

тренировкой.

В этот относительно спокойный период командир крыла часто водил четверку «Спитфайров» через Ла-Манш. Это было задолго до того, как мы захватили господство в воздухе, и потому встречи с «мессерами» происходили довольно часто. Однажды пилоты «Спитфайров» заметили «мессеры», которые пикировали на них сзади, но наша тактика оказалась ошибочной. Пушечные очереди поразили 2 самолета. Волоча за собой хвост белого дыма, Кокки направился на ближайший аэродром Хокиндж, а Бадер прикрывал его от новых атак. Кокки совершил рискованную посадку на брюхо, едва не зацепив при этом несколько стоящих на земле истребителей.

Бадер довольно быстро обнаружил недостатки в методе расхождения, и вскоре начала применяться новая тактика. До сих пор две пары «Спитфайров» расходились в противоположных направлениях и на несколько драгоценных секунд теряли из вида друг друга. Теперь ведомый должен был держаться позади ведущего, чтобы суметь заложить крутой вираж в том же направлении, не рискуя столкновением. Если ведомый находился внутри виража, он оставался внизу, тогда как внешняя пара «Спитфайров» уходила наверх. Но если ведомый оказывался внешним, он должен был держаться выше остальных, а вторая пара «Спитфайров» уходила вниз под ведущего. В этом случае всегда сохранялся взаимный визуальный контакт, и мы могли меняться местами при самых крутых виражах.

В начале мая мы перебазировались с основного аэродрома в Тангмере на маленькую площадку в Вестхэмпнетте, которая была просто обычной лужайкой. Ночные бомбардировщики Люфтваффе все еще не снижали активности, и было очень важно рассредоточить «Спитфайры» как можно шире. Хотя мы спали в Рашменсе, обедать приходилось в старом сельском имении Шопвайк-Хаус, в нескольких милях от Чичестера. Когда полеты завершались, мы позволяли себе выпить пару пинт пива в пабе «Юникорн» в Чичестере, и очень быстро подружились с его гостеприимным владельцем Артуром Кингом. Кинг стал добрым другом всех летчиков-истребителей, базирующихся в Тангмере. Иногда, если позволяли деньги, мы обедали в помпезном зале «Олд Шип Клаба» в Бошеме, но это происходило крайне редко. Те жалкие шиллинги, которые мы получали, не позволяли нам слишком роскошествовать.

Двери Бэй-Хауса, расположенного в нескольких милях от Тангмера, всегда были для нас открыты. Там жил наш командир крыла, его очаровательная жена Тельма и ее сестра Джилл. Один или два раза в неделю мы ехали в Бэй-Хаус, где вокруг командира

собиралось ядро нашего авиакрыла. Там неизменно оказывался Стэн, который больше слушал и почти ничего не говорил, посасывая трубку и не выпуская из рук большую кружку с пивом. Беседа никогда не улетала слишком далеко от ограниченного мирка, в котором жили летчики-истребители. Потягивая лимонад, Бадер анализировал последние бои, рассуждал об относительных достоинствах пушек и пулеметов, достоинствах наших противников (которых он всегда презирал), о задачах пилотов и о нашей печальной участи, если мы оторвемся от него в бою. Он был упрям и категоричен в своих суждениях. С ним даже никто не пытался спорить. Для него не существовало полумер, никаких «если», и на все вопросы у него имелся четкий ответ. Для нас, младших офицеров, было большой честью оказаться в компании командира крыла. Все различия между тремя эскадрильями отлетали прочь, мы все были единым авиакрылом Бадера.

Сержант Смит, темноволосый плотный юноша, всегда летал у Бадера ведомым. Он был превосходным номером вторым. Я не помню ни одного случая, когда Смит не смог бы удержаться за Бадером даже в самой жаркой стычке. Кокки возглавлял пару «Спитфайров», которая сопровождала командира, а я обычно летал ведомым у Кокки. Нам приходилось летать и отдыхать вместе с командиром. Мы плавали с ним, играли в гольф, чтобы научиться угадывать его мысли и лучше взаимодействовать с ним в воздухе.

Иногда, когда крылу отменяли часовую готовность, Бадер, Кен и еще один командир эскадрильи отправлялись играть в гольф на площадку в Гудвуд. Однажды случайно я увязался за ними и был поражен, с какой силой и точностью он бил по мячику. На его лице проступала мрачная решимость, словно в лунке торчал Ме-109, который нужно было уничтожить.

В Вестхэмпнетте у телефона дежурил пилот, а рядом с домиком стоял наготове «Мэгги»[4]. Если штаб приказывал перевести крыло в готовность к вылету, пилот прыгал в кабину и пролетал на малой высоте над площадкой для гольфа, до которой была миля или две. Одновременно он выпускал красную ракету. Один из нашей компании (обычно лейтенант Джонсон) бежал к клубному домику, заводил командирскую машину и мчал прямо по площадке, чтобы забрать остальных. Мы установили, что можем прибыть на аэродром через полчаса после сигнала.

Июнь начался довольно спокойно, так как мы еще не приступили к масштабным операциям, которые были характерны для разгара лета. Несколько человек, прибывшие в эскадрильи, тоже оказались опытными пилотами. Все мы имели по 400-500

часов налета. Мы вступали в самый сложный период карьеры летчика. Мы все преисполнились самоуверенности и начали крутить петли на предельно малой высоте. При посадке мы старались сесть вплотную к домику отдыха. Летчик-истребитель всегда хочет показать, какой он смелый и умелый. Мы тоже жаждали этого и не обращали внимания на крики офицера управления полетами. Хорошей иллюстрацией нашей излишней уверенности может служить следующее происшествие.

Нип недавно начал ночные полеты и в тот день после патрулирования вернулся к Вестхэмпнетгу, чтобы дождаться своей очереди на посадку. За ночные полеты тогда отвечал Кен, и он стоял вместе с маленькой рацией в начале посадочной дорожки. Нашему асу было приказано включить бортовые огни и кружить над аэродромом на высоте 2000 футов, пока Кен посадит остальные «Спитфайры».

Наконец в воздухе остался один Нип. Кен обратил внимание на одинокий «Спитфайр» и с ужасом заметил, что красный и зеленый огни медленно вращаются. Нип, чтобы скрасить ожидание, начал практиковаться в замедленных бочках, но забыл, что огни сразу его выдадут. Вся вежливость немедленно улетела в сторону.

«Нип!» — заорал взбешенный Кен.

«Сэр», — откликнулся удивленный Нип.

«Немедленно прекрати и садись», — приказал Кен.

Возбужденный Нип выровнял «Спитфайр» и начал заходить на световую дорожку. Кен следил за тем, как он снижается, но заход был идеальным. Когда бортовые огни оказались в 20 футах от земли, темный силуэт истребителя с ревом проскочил над ним. Но шасси не были выпущены! Кен завопил в микрофон, однако было поздно. Брюхо «Спитфайра» уже вспарывало зеленую травку.

Вскоре после этого инцидента Кен покинул нас. Он получил звание майора и был назначен командиром 610-й эскадрильи, базировавшейся на другой стороне аэродрома. Мы очень жалели, что потеряли его, но ведь он все равно оставался в нашем авиакрыле, а его эскадрилья должна была прикрывать нас сверху, располагаясь между нами и высотным прикрытием Стэна.

Вскоре после этого мы начали вылазки через Ла-Манш во Францию. Сначала Люфтваффе игнорировали наши высотные поисково-ударные группы и правильно делали, потому что мы не представляли для них никакой угрозы, пока патрулировали над Па-де-Кале на большой высоте. Поэтому начались операции «Цирк», во время которых мы сопровождали небольшие группы «Бленхеймов», наносившие удары по целям вблизи французского побережья. Мы надеялись, что Люфтваффе постараются сорвать

эти вылазки среди бела дня.

Наши тактические построения истребительного сопровождения почти повторяли те, что использовали немцы прошлой осенью. И мы попались в ту же ловушку, привязав слишком много истребителей к бомбардировщикам. Горстку «Бленхеймов» часто сопровождали до 12 эскадрилий в самых различных ролях: непосредственное прикрытие, сопровождение, высотное прикрытие. Обычно мы встречались с бомбардировщиками над нашим побережьем, но позднее рандеву стали проводить на высоте менее 500 футов, чтобы избежать обнаружения радаром.

Ни один из летчиков-истребителей, которые участвовали в этих сверхопасных рандеву, от которых волосы поднимались дыбом, не сможет их забыть. Особенно трудно приходилось ранним утром, когда туман резко ухудшал видимость. Одни эскадрильи кружили по часовой стрелке, ожидая появления бомбардировщиков, другие крутились против часовой, изредка встречаясь друг с другом. Иногда единственным способом избежать столкновения было резко нырнуть под приближающиеся самолеты, и тогда замыкающие строй самолеты буквально скребли брюхом по деревьям. Польское авиакрыло из Нортхолта прибыло в сомкнутом строю, словно их командир ожидал, что мы поспешим расчистить ему путь. Затем, если «Бленхеймы» опаздывали хотя бы на несколько минут или уклонялись от курса на пару миль, начиналась **настоящая** суматоха. В эти дни только строжайшая летная дисциплина помогала избежать столкновений, и я все еще содрогаюсь, вспоминая эти огромные массы самолетов на малой высоте. Мы все вздыхали с облегчением, когда лидер бомбардировщиков поворачивал в сторону моря, и мы получали возможность занять безопасную позицию немного в стороне.

Иногда мы оставались на малой высоте до тех пор, пока «Бленхеймы» не начинали набирать высоту, чтобы лечь на боевой курс в нескольких милях от французского побережья. Затем в игру вступали смертоносные 88-м зенитки немцев, которые открывали огонь по бомбардировщикам в момент пересечения берега. Чистое небо моментально покрывалось множеством черных клубков. Когда начиналась стрельба, самые нижние истребители непосредственного прикрытия отходили в сторону и набирали примерно 1000 футов, так как не было смысла подставлять эти хрупкие машины под огонь. Однако этот маневр вызывал довольно резкие замечания пилотов бомбардировщиков, которые должны были выдерживать курс, скорость, высоту.

После прорыва через завесу зениток мы снижались, чтобы

следовать дальше. Так как наша скорость была много больше, чем у бомбардировщиков, мы отходили в стороны, крутились и вертелись вокруг «Бленхеймов» парами и четверками, чтобы удержаться рядом с ними. Кто-то, не лишенный чувства юмора, метко назвал эту свалку «пчелиным роем».

В операции было задействовано еще несколько истребительных авиакрыльев. Они проводили отвлекающие удары, расчищали дорогу «пчелиному рою», обеспечивали отход, прикрывали его с флангов. Такое использование бомбардировщиков принесло желанные плоды. Люфтваффе были вынуждены принять бой, они поднимали крупные силы истребителей, чтобы противодействовать дневным налетам. Наши дальние рейды к Лиллю, Рубо, Турнэ встречали сильное сопротивление. Насколько я могу судить, эти воздушные бои были самыми ожесточенными за все время войны.

Мы всегда предпочитали свободные вылазки истребителей сопровождению, когда мы были наглухо привязаны к бомбардировщикам. Главной задачей истребителей сопровождения была защита бомбардировщиков от атак «мессеров», но это было совсем непросто, особенно когда вы летите рядом с бомбардировщиками в составе непосредственного сопровождения или ближнего прикрытия. Там болталось столько наших пар и четверок, что, когда появлялись «мессеры», было очень трудно отличить своих от немцев.

И вот прибыли «мессеры»! Они могли заметить «пчелиный рой» с большого расстояния. Разрывы зенитных снарядов точно указывали наш курс над Францией. Поэтому преимущество внезапности почти всегда принадлежало противнику, и мы впервые узнавали об их присутствии после стремительной атаки с 6 часов. Иногда наше высотное прикрытие все-таки успевало заметить немцев. Тогда они бросались на врага, и к ним присоединялись полдюжины «Спитфайров» из верхнего прикрытия. Кто-то внизу, рядом с бомбардировщиками, истерически выкрикивал предупреждения, и вы могли следить за разворачивающимся вверху боем. Наступало время действовать, и действовать быстро. Но думать об атаке четверки пикирующих «мессеров» не приходилось. Нужно было успеть убраться с дороги беспорядочной толпы «Спитфайров», которая с гамом неслась вслед за ними. Опасность столкновения в такой ситуации была гораздо серьезнее, чем угроза вражеских снарядов.

Одной из вражеских частей, с которыми мы столкнулись во время этих дневных вылазок, была знаменитая истребительная эскадра JG-26 «Шлагетер». Ее 9 эскадрилий «Мессершмиттов» базировались на различных аэродромах вокруг Аббевилля.

Эскадрой командовал прославленный Адольф Галланд, на счету которого числилось более 70 побед. В то время он находился в зените своей карьеры. После войны во время его допроса в Тангмере на нас произвело огромное впечатление спокойное достоинство этого человека, его непоколебимая уверенность в собственной теории и тактике. Он сказал нам, что был заядлым курильщиком, и потому ему дали разрешение курить во время боевых вылетов. Галланд сказал, что его самолет был единственным немецким истребителем, оснащенным электрической зажигалкой для сигар. Когда он стал генералом, 5 табачных фирм запросили привилегии поставлять ему сигары до конца войны. Галланд рассказал, как Гитлер возражал против его непрерывного курения на том основании, что Галланд подавал дурной пример молодежи. Гитлер даже запретил ему фотографироваться с сигарой в зубах. Галланд был во всех отношениях незаурядным человеком, но в то время мы знали его как умного и чрезвычайно опасного врага.

Вражеские пилоты проводили внезапную атаку умело и отважно. Кроме стремительного пикирования с большой высоты на «пчелиный рой», они умело использовали в качестве прикрытия облака, притворяясь четверкой «Спитфайров», прикрывающей бомбардировщики. Силуэт «мессера» был достаточно похож на силуэт «Спитфайра», и уж совершенно точно мы не искали немцев среди четверых пилотов, которые спокойно пробирались в самую гущу нашего строя. Очень часто этот тип скрытной атаки совпадал по времени с ударом с флангов или сзади, что окончательно сбивало нас с толку.

Иногда отдельные пилоты «Мессершмиттов» использовали облачный слой ниже бомбардировщиков. Они следили за тенями «Бленхеймов» или «Бостонов», а сами укрывались в облаке как можно дольше. Затем, в подходящий момент, когда мы пытались отразить атаку сверху, они выскакивали из облака прямо под бомбардировщиками. Немецкий истребитель свечой шел вверх, давал длинную очередь, после чего полупереворотом уходил обратно в облако. Такая тактика приносила определенный успех, но лишь очень смелый человек мог позволить себе в одиночку атаковать «пчелиный рой». Однако Галланд и его коллеги быстро сообразили, как использовать хаос, вызванный слишком большим количеством истребителей сопровождения. Они прекрасно использовали наши проблемы.

Примерно в это же время мы услышали, что эскадрильи 11-й авиагруппы переоснащаются «Спитфайрами Va» и Vb. Мотор «Спитфайра V» был лишь немного мощнее, чем у нашей «двойки», поэтому в летных характеристиках различия почти не было. Va

был вооружен 8 пулеметами, но Vb имел две 20-мм пушки и только 4 пулемета. Пушки были очень полезны, чтобы пробивать броневую защиту вражеских бомбардировщиков. Они также повышали наши шансы при встрече с «мессерами».

Мы думали, что главное различие между «Спитфайром II» и V заключалось в том, что первый имел полотняные элероны, а второй — улучшенные металлические. В воздухе это различие становилось особенно заметным. Сопротивление ручки управления заметно снижалось, время выполнения бочки на большой скорости снижалось чуть ли не в два раза. Другими словами, использование металлических элеронов резко улучшало продольную управляемость самолета. Новые элероны были точно такой же формы и размеров, как их полотняные двойники, поэтому их можно было легко установить на наши «Спитфайры». Требовалось только как-то их достать.

Мы пустили в ход нашу разведку и вскоре выяснили, что новые элероны производятся на фабрике в Хэмбле возле Саутгемптона. Мы полетели туда, встретились с летчиками-испытателями и руководством фабрики. Они были рады нам помочь. Поэтому мы быстро договорились, что самолеты эскадрильи будут по одному прилетать в Хэмбл, где на них сменят элероны. Летчики-испытатели проверят каждый «Спитфайр» после установки новых элеронов, чтобы добиться правильной балансировки. Когда пилоты будут забирать свои машины, им придется подписать несколько документов. Но мы были готовы подписать любую кипу бумаг, только чтобы заполучить новые элероны.

Бадер первым полетел в Хэмбл на своем «Спитфайре», а через час я сел там же на «Мэгги», чтобы забрать его. Вернулись мы вместе, полностью удовлетворенные результатами переговоров и тем, что дело можно было уладить, общаясь напрямую с фабрикой. Зато через год я получил официальное письмо, требующее объяснений, почему 616-я эскадрилья решила установить металлические элероны на своих «Спитфайрах II». Кто утвердил эту модернизацию? Какой департамент будет ее оплачивать? Я ответил, что в то время был простым лейтенантом и не разбирался в высоких материях. Может быть, пролить свет на эту проблему смогут Бадер и Бартон? Но Бадер в это время уже был в плену, а Бартон сражался в Северной Африке… Больше мы об этом ничего не слышали.

Общий счет эскадрильи и личные счета отдельных пилотов начали расти, так как мы ежедневно сталкивались с «мессерами». Кокки открыл свой счет в 1941 году, Бадер и Бартон тоже имели подтвержденные победы. Некоторые сержанты, прибывшие в

эскадрилью уже после меня, тоже имели сбитые «мессеры». Хотя я много раз сталкивался с «Мессершмиттами», я никак не мог выбрать себе противника в безумном вихре, который крутился в небе.

Для меня наступил период горьких разочарований. Моей работой, как одного из двух ведомых в звене Бадера, была защита ведущего от атак справа и сзади. Смит выполнял ту же функцию слева. Поэтому мне постоянно приходилось вертеть головой, чтобы держать под контролем заднюю полусферу. Мы практически не представляли, что творится впереди, но по радиопереговорам и маневрам Бадера догадывались, что он рвется в самую гущу «мессеров». После этого мы оказывались в самой гуще боя. Мы могли видеть клубки белого дыма, вылетающие из пулеметов Бадера. Быстрый взгляд вперед — и ты замечаешь в неприятной близости пару «мессеров». Крикнуть по радио, чтобы остальные отрывались, пока вражеские самолеты заходят от солнца. Постараться не потерять сознание от перегрузок, когда резко разворачиваешься навстречу противнику. Всегда следить за ведущим. Подавить естественное желание погнаться за каким-нибудь «мессером». Постараться удержаться за Бадером во время его лихих маневров. И постараться не смеяться, когда старший лейтенант Дандас начинает выговаривать подполковнику Бадеру:

«Я же говорил, Салага, что мы не получили металлические элероны».

«О'кей, Кокки. Не паникуй. Перестраивайтесь».

Больше в небе не было видно ни одного фрица, и мы пересекли берег в районе Дюнкерка, возвращаясь назад.

Уже приземлившись в Вестхэмпнетте, командир авиакрыла полностью обрисовал ход стычки. Дюжина «мессеров» была замечена ниже нас. Однако Стэн предупредил, что еще две группы находятся выше его эскадрильи. Одна из них начала пикировать, однако мы круто отвернули влево, и «мессерам» пришлось принять бой. Бадер обстрелял один, и тот окутался черным дымом. Кокки и Смит, услышав это, кивнули. Смит добавил, что видел, как от немца отлетали какие-то куски. Сам я не видел этого «мессера», так как бой развивался слишком стремительно. Бадер закончил свой рассказ о бое. С другой стороны аэродрома приехал Кен и рассказал, что видел он. Потом позвонил по телефону Стэн. Полковник внимательно выслушал все рапорты, после чего взял слово сам. Да, два высотных соединения взлетели из района Аббевилля, а то, что держалось внизу — из Руана. Все кусочки головоломки моментально встали на свои места, и картина стала четкой. Крыло сбило пару

«мессеров», не потеряв при этом ни самолета. Мы отправились в Шопвайк-Хаус на ленч. Я чувствовал, что события подхватили меня и понесли, как поток, бороться с которым было бесполезно.

Опасность заключалась в том, что обязанности ведомого входили в противоречие с инстинктивным желанием атаковать «мессер» и гнаться за ним хоть до самой земли, если это понадобится. Нужно вцепиться в него и не отпускать, пока он не разобьется, как тухлое яйцо. Если бы мы повиновались этим инстинктам и ломали строй, чтобы гоняться за своими противниками, нас вышибли бы из авиакрыла Тангмера через пару минут после посадки. Хотя в то время мы этого полностью не сознавали, мы являлись ценными помощниками у больших мастеров. Надо было только проявить терпение и дождаться, пока наступит наш черед, а пока — терпеливо ловить счастливый случай. Главная задача ведомого — не сбивать фрицев, а охранять ведущего от вражеских атак.

В эти недели нам приходилось очень много летать. Постепенно набираясь опыта, мы уже могли четко представлять себе картину воздушного боя. Мы знали, как следить за флангами и тылом, когда наш лидер выходил в атаку, после чего на несколько секунд следовало сосредоточиться на том, что видишь впереди. Мы обнаружили, что в том случае, когда летим почти одной шеренгой с лидером, то можем заняться своими «мессерами», после того как Бадер выберет себе жертву. Иногда я вел пару «Спитфайров» в звене командира крыла или эскадрильи, и тогда у меня было больше времени, чтобы обдумать свои действия, чем в тех случаях, когда я летел ведомым.

Однажды над Гравелином со стороны солнца нас атаковали «мессеры». Они уже почти вышли на дистанцию открытия огня, когда кто-то их заметил и выкрикнул предупреждение: «Отрывайся, Салага, отрывайся!» Не дожидаясь особого приглашения, я бросил «Спитфайр» в крутую спираль. После двух витков я с удовлетворением обнаружил, что «мессеров» у меня на хвосте нет, и прекратил вращение. Прямо передо мной 3 «Мессершмитта» круто шли вверх, образовав что-то вроде пирамиды. А вершиной этой пирамиды был одинокий «Спитфайр», который беззаботно летел по прямой, ничего не замечая. Я не видел, кто это, но крикнул: «Ради бога, отрывайся!» Но было уже слишком поздно. Пушки «мессеров» распороли ему брюхо и начисто отрубили левое крыло. Крыло отлетело в сторону и, кружась, как осенний лист, плавно пошло вниз. Зато подбитый «Спитфайр» сразу свалился в смертельную спираль.

«Мессершмитты» вернулись, чтобы продолжить бой, и в небе было полно самолетов. Для одинокого пилота это было крайне

опасное место. Я постоянно оглядывался, разыскивая ближайшее звено «Спитфайров», к которому можно было бы присоединиться. Внезапно передо мной на 2 часа возник «мессер». Вражеский пилот повел свой самолет в пологое пике. Я был совсем рядом и различил словно обрубленные концы крыльев и хвостовые подкосы, характерные для Ме-109Е. На серо-черном камуфлированном борту четко выделялась цифра 4 и стрела командира. На киле виднелись какие-то оранжевые метки. Я развернул «Спитфайр», чтобы пристроиться ему в хвост, и подумал: «Ну, вот и все. Пришибу его и удеру. Прежде всего, следи за хвостом».

Я находился прямо за «Мессершмиттом», и очередь моих 8 пулеметов пришлась ему сразу за кабиной. Я поливал его свинцом до тех пор, пока пилот не перевернул самолет и сбросил колпак. Я вспомнил категорический приказ Билли Бартона относительно вражеских пилотов, выпрыгнувших с парашютом: «Я отдам под трибунал каждого, кто обстреляет парашют». Однако этот парень все еще оставался в кабине, и я дал еще одну очередь. От «Мессершмитта» отлетел какой-то бесформенный кусок, после чего я заложил вираж, чтобы увидеть, как раскроется парашют. Не помня себя от возбуждения, я сделал несколько кругов, чтобы осмотреться. Стычка длилась не более нескольких секунд, и за это время не могло произойти ничего серьезного. Однако небо оказалось совершенно пустым. Я поспешил назад через Ла-Манш и приземлился в Хокинджe для дозаправки. Там уже сидели несколько пилотов из Тангмера. Кто-то из них видел выпрыгнувшего немца, поэтому моя первая победа считалась подтвержденной.

Бомбардировщики летали во Францию при каждом удобном случае. К середине лета сопротивление вражеских истребителей стало более упорным, иногда нам приходилось прорываться к цели с боем. В июле авиакрыло Тангмера сбило 500-й самолет, в том же бою наша эскадрилья одержала 50-ю победу. Это было не слишком впечатляющее достижение, так как некоторые эскадрильи, например, 610-я, уже имели более 100 побед. Однако мы прошлой осенью начали довольно скверно и теперь старались наверстать упущенное. За свое руководство действиями авиакрыла Бадер получил пряжку к Ордену за выдающиеся заслуги, а Бартон, Кен и Кокки были награждены Крестами за летные заслуги.

Но победы и лавры не доставались без потерь и жертв. Один из наших самых опытных сержантов МакКэрнс не вернулся из рейда к Лиллю. Но через пару дней Рой Марплс, пролетая на малой высоте над французским побережьем, увидел на пляже

практически целый «Спитфайр». Подбитый в воздушном бою, он все-таки сумел сесть.

Возглавляя пару «Спитфайров», я потерял своего ведомого во время вечернего вылета во Францию. Мы получили тяжелый удар и не видели «мессеров» до того момента, когда они открыли огонь. Моим ведомым был сержант, сын фермера из Глостершира. Лишь позднее мы узнали, что немцы похоронили его с воинскими почестями в Сент-Омере. Через несколько дней мы потеряли командира звена В. Красавчик Томми МакФай был сбит и остаток войны провел в лагерях военнопленных.

Наш усатый король пилотажа спас свою шкуру только благодаря несравненному искусству пилота. Во время боя он был отрезан от остальных, и «Мессершмитты» принялись расстреливать его. «Спитфайр» получил тяжелые повреждения, но все-таки держался в воздухе. Летчик берег парашют как **самое** последнее средство. Он бросил свой истребитель в штопор, но «мессеры» продолжали гнаться за ним, намереваясь у самой земли добить подранка. Ему удалось обмануть немцев, перевернув самолет вверх брюхом и отправив его в пологое пике. «Мессеры» отошли, чтобы проследить, как он разобьется. Однако наш пилот сумел заметить пригодное для посадки поле. Проскочив над изгородью, он тут же вернул «Спитфайр» в нормальное положение и аккуратно посадил его на брюхо. Он выскочил из разбитого самолета, не получив ни царапины. «Мессеры» все еще кружили вверху. Этот замечательный человек сумел вернуться через Испанию и Гибралтар.

Рой, возвращаясь из очередного рейда во Францию, пересекал Ла-Манш, держась над самой водой. Это был один из тех тихих дней, когда зеркально-гладкая поверхность моря не позволяет точно оценить высоту. Рой зацепил воду тремя лопастями пропеллера. Когда он приземлился в Хокинджe, от каждой лопасти остался огрызок длиной 9 дюймов. Рою пришлось долго оправдываться после столь глупой ошибки.

У сержанта Дерека Бидхэма, когда он возвращался из другого рейда, кончилось топливо. Он направил свой «Спитфайр» в море недалеко от Брайтона, а сам выпрыгнул с парашютом. Самолет шлепнулся в море, а самого Бидхэма подобрал патрульный катер. Жители городка встретили Бидхэма как героя, потому что он не позволил своему самолету шлепнуться на их крыши. Когда он вернулся в эскадрилью, его ждал гораздо более холодный прием. Бидхэм был обязан постараться посадить самолет на один из многочисленных прибрежных аэродромов и спасти ценную машину. Однако он искупил свою вину буквально через несколько дней. Одна нога шасси его истребителя не вышла, но

Бидхэм совершил такую великолепную посадку, что повреждения «Спитфайра» оказались минимальными.

Кен тоже прошел по лезвию бритвы, когда его эскадрилья ввязалась в жаркий бой с «мессерами», и он спасся, в основном, благодаря искусству своего ведомого, молодого австралийца Тони Гейза. Тот отогнал два «Мессершмитта», которые висели у Кена на хвосте. Потом они разлучились, и Кен пересек французское побережье возле Кале в одиночку. Он шел буквально над самой землей, и, разумеется, немецкие зенитчики уже ждали его. «Спитфайр» Кена получил несколько попаданий, и он уже открыл фонарь, чтобы в случае необходимости выпрыгнуть с парашютом. Когда он дотронулся до летных очков, струей воздуха их тут же сорвало, и Кен потом нашел их на полу кабины. После этого обычно вежливый Кен позволил себе несколько довольно сильных выражений.

Иногда во время дневных налетов мы сопровождали несколько новых четырехмоторных бомбардировщиков. Однажды утром мы стали свидетелями гибели «Стирлинга». 6 бомбардировщиков летели двумя клиньями по 3 машины, и мы держались рядом с ними «пчелиным роем». Во время обратного пути солнце стояло сзади опасно низко, скрывая противника.

«Мессершмитты» не атаковали нас, когда мы покинули район цели. Наш «пчелиный рой» мирно вился вокруг бомбардировщиков, пока мы двигались к побережью. Мы все время ждали, что противник набросится на нас и начнется дикая кутерьма. Однако ничего не происходило. Единственным звуком было монотонное гудение наших моторов, в которое врывались распоряжения командиров и комментарии Вудхолла, долетавшие из Тангмера. Я думал о чудесном завтраке, который мне предстоял после посадки. Еще пару недель на нашем полевом аэродроме будет масса грибов.

Несколько отдельных разрывов тяжелых зенитных снарядов потревожили бомбардировщики. Ближайшие истребители шарахнулись в сторону и поднялись на несколько сотен футов, чтобы выйти из опасной зоны. Однако 6 «Спитфайров» остались на прежней высоте, хотя увеличили интервалы. Затем один из огромных бомбардировщиков начал постепенно отставать. Его левое крыло пошло вниз, и он начал плавно поворачивать влево. Сначала это не казалось опасным, однако неожиданно встал один из моторов, и красное пламя заплясало рядом с кабиной. Мы с ужасом думали о находящихся внутри летчиках. Бомбардировщик снижался бесконечно долго, выполнив серию медленных разворотов, однако лишь 2 парашюта появились в небе. Мы молча следили за происходящим, не в силах ничем помочь. Агония

«Стирлинга» приводила в ужас. Уже возле земли бомбардировщик перешел в вертикальное пике и взорвался, выбросив огромный столб оранжевого пламени. Тотчас в небо поднялся высокий столб белого дыма, засверкали искры взрывающихся боеприпасов.

Один из пилотов нашей эскадрильи видел эту катастрофу с земли. Сержант Крэбри был сбит неделю назад и видел все это из окна фермы, на которой он скрывался. Вскоре после этого он вернулся в эскадрилью и рассказал всю историю в подробностях.

Наши погибшие товарищи из экипажа «Стирлинга» были похоронены немцами в деревне недалеко от места катастрофы. Сотни французских крестьян посетили могилу, чтобы возложить цветы к месту захоронения британских летчиков. Крэбтри сообщил, что эти паломничества приняли такой размах, что местная немецкая комендатура распорядилась запретить их. Был отдан приказ больше не класть цветы на могилу. Несколько дней никто не показывался в этом месте, цветы завяли, и казалось, что все забыли о летчиках. Но вот однажды утром обнаружилось, что могилы полностью усыпаны полевыми цветами, которые кто-то принес ночью. Потом их регулярно меняли.

Нас очень воодушевила эта простая история. Временами, когда мы летели в небе Франции, нам начинало казаться, что это наше небо. Если случится самое плохое и тебя собьют, мы могли надеяться, что на земле встретим друзей.

Глава 7.
«Салага»

Жаркое лето в Тангмере. Я никогда не забуду эти волнующие дни. Небо казалось блекло-голубым от жары, а в ослепительных лучах солнца всегда мог скрываться крошечный «Мессершмитт». Иногда появлялся тонкий слой рваных облаков, который немного смягчал безумную жару, однако, пробивая его, вы подвергали себя смертельной опасности. На снежно-белом фоне серо-зеленый силуэт «Спитфайра» выделялся слишком отчетливо. Трава выгорела и пожелтела, а на местах стоянок наших «Спитфайров» вдобавок покрылась черными пятнами масла. Ла-Манш был зеркально гладким. Поэтому, когда мы неслись во Францию, скользя над самой водой в тесных и душных кабинах «Спитфайров», нам приходилось бороться с желанием бросить все и выкупаться.

Разгар лета. В воздухе плывет сладкий запах клевера. Сидя на стульях возле самолетов, мы следим, как маленький трактор ползет по летному полю, подстригая выросший клевер и траву. В некоторых местах трава поднимается на целый фут, хотя это не опасно. Однако мы помним, что при посадке следует проявлять некоторое внимание, если мы желаем посадить «Спитфайр» на три точки. Длинная трава может смазать эффект.

Сейчас воскресенье. Хотя до ленча еще осталось время, мы уже успели проводить несколько «Стирлингов» для бомбежки целей во Франции. По каким-то непонятным причинам в выходные Люфтваффе оказывает гораздо более ожесточенное сопротивление нашим налетам, чем в будние дни. Поэтому мы ждем приказа снова взлетать.

Пока наша болтовня не сводится к пушкам «Мессершмиттов» и тактике. Вчера вечером Нип и я одолжили у священника автомобиль и отправились в Брайтон на обед. Перед тем как двинуться в обратный путь, мы подобрали двоих пилотов из 145-й эскадрильи, быстро с ними подружились и поехали назад в Тангмер. За рулем сидел Нип, остальные дремали. На въезде в Хоув произошел мелкий инцидент. Поперек дороги был установлен барьер, который караулили часовые. Нип обругал их, пробил барьер и поехал дальше, так как решил, что все обошлось. Однако вскоре мотор начал скрежетать и греться. Кое-как мы доползли до дома. Утром мы тщательно осмотрели автомобиль и нашли дырку в заднем стекле. Потрясенные, мы поняли, что это пулевая пробоина. Часовой в Хоуве окликнул нас, не получил

нужного ответа и выстрелил! Пуля прошла между двумя пилотами на заднем сиденье, пролетела между Нипом и мной на высоте плеча, пробила приборную доску, чиркнула по блоку цилиндров и продырявила радиатор. Просто чудо, что маленький автомобиль дотянул до Тангмера. Священник больше радовался нашему чудесному спасению, чем волновался о поврежденной машине. Однако Билли Бартон пришел в бешенство, когда узнал, что его летчиков обстреляли в Хоуве. Он рвался написать письмо в комендатуру, но мы его разубедили, так как знали, что нам-то лучше бы помалкивать.

Горизонт затянут дымкой, и очертания Южного Даунса еле видны. Мы еще можем различить силуэт собора в Чичестере, но выше дымки видимость прекрасная и Лилль можно различить уже за 50 миль.

Лилль! Он находится в 70 милях от прибрежного городка Ле-Туке. Мы часто сопровождаем бомбардировщики к Лиллю, который является важнейшим узлом коммуникаций, в нем также расположено много крупных заводов. Разумеется, Люфтваффе не могли такого допустить. Немецкое командование имело достаточно времени, чтобы определить наши намерения и перебросить дополнительные истребители, поэтому в воздухе над целью мы всегда встречали ожесточенное сопротивление. Мы всегда могли быть уверены, что над Лиллем обязательно разыграется жестокая схватка.

Звонит телефон, на линии центр управления полетами. Пилот, поднявший трубку, подзывает командира эскадрильи. Билли Бартон слушает, потом включает громкую связь.

«Звонил командир крыла. Взлет в 13.25, действуем вместе с 610-й и 145-й эскадрильями. Мы будем прикрывать бомбардировщики в районе цели. Снова Лилль».

В домике отдыха поднимается суматоха. Мы будем последними истребителями, прибывшими в район цели. Нашей работой будет проследить, чтобы «пчелиный рой» покинул эту зону без помех. Солнце будет стоять почти точно над головой, и «Мессершмитты» тоже будут там, используя в качестве прикрытия его сияние. Нас ждет драка.

На большой карте на стене пришпилено несколько разноцветных ленточек, которые показывают курсы «пчелиного роя» и 6 истребительных эскадрилий. В целом это очень напоминает схему лондонской подземки. Двое сержантов разговаривают со своими командирами звеньев о состоянии «Спитфайров». На грифельной доске появляются имена летчиков и бортовые обозначения самолетов. Сегодня летят 3 звена по 4 самолета.

Очень интересно следить за реакцией пилотов. Они совершенно четко делятся на две группы. Те, кто намерен отправиться на охоту, и те, кто отчаянно боится стать жертвой. Большинство летчиков, как только увидят свои фамилии на доске, отправляются к своим «Спитфайрам», чтобы провести предполетную проверку и переговорить с наземным персоналом. Они натягивают спасательные жилеты, проверяют полетные карты, изучают сводки погоды, обговаривают детали с ведущими или ведомыми. Это охотники.

Жертвы составляют ничтожное меньшинство, хотя в каждой эскадрилье есть по крайней мере один такой бедняга. В первую очередь они проверяют парашюты. Можете быть уверены, что под рубашкой в секретном кармане у них лежат отпечатанные на шелке карты Франции. У них наверняка имеется пачка французских франков в водонепроницаемой упаковке, а иногда и две. Эти пилоты никогда не забывают компас и револьвер, иногда они даже берут с собой гражданскую одежду на случай, если их собьют. Во время этих мучительных сборов они напоминают престарелых сельских леди, тщательно составляющих список покупок, прежде чем сесть в автобус, отправляющийся в город.

У домика останавливается автомобиль, и в комнату валкой походкой входит командир крыла, как всегда оживленный и полный уверенности. «Сегодня они наверняка будут, Билли. Мы атакуем их над целью, если не раньше. Наша работа — проследить, чтобы „Стерлинги“ прошли спокойно, и прикрыть отставших. Держаться вместе. Кто летит в моем звене?»

«Смит, Кокки и Джонни, сэр», — отвечает Билли Бартон.

Бадер улыбается нам.

«Хорошо. Взлетаем и держим строй фронта, когда я лягу на курс. Ясно?»

«Ясно».

Командир крыла звонит по телефону Стэну Тэрнеру и Кену Холдену. Следуют краткие инструкции и сверка часов. За 10 минут до взлета мы расходимся по самолетам, занятые своими собственными мыслями. Я вспоминаю другие выходные, когда я был школьником. Я иду по склону холма в черном костюме. Наш директор прямо сгорает от желания поймать старшеклассников с поличным за курением. И я вспоминаю своего отца, который всегда резко возражал против любой работы «в день субботний».

Мои механики служат в эскадрилье со дня ее формирования. Они видели успехи и поражения, на их памяти пришло и ушло множество летчиков. Они знают, что в последние минуты на земле я нервничаю, но когда они застегивают мои ремни, то продолжают говорить о своем. Я слышу, что мотор работает

нормально, пулеметы смазаны и проверены, неисправная рация заменена и опробована в полете. Я чувствую обычный запах кабины, странную смесь солидола, машинного масла, авиабензина, и слегка успокаиваюсь. Я затягиваю ремешки шлема, поворачиваю руль педалями, качаю ручку управления и слежу за движениями элеронов. Потом смотрю на приборную доску, хотя перед глазами мелькают картины полета к Лиллю и стычек с «мессерами».

Кен запускает мотор на противоположном краю аэродрома, и 12 «Спитфайров» 610-й эскадрильи, неловко покачиваясь, катят по траве. Пропеллер Бадера тоже начинает вращаться. Я киваю механикам. Мотор чихает один или два раза, я добавляю газ, и он начинает реветь внушительным басом, пока я не снижаю обороты. Мы выруливаем на взлет, внимательно следя, чтобы не столкнуться с каким-либо самолетом. Хвостовое колесо, сделанное из литой резины, подскакивает на малейшей кочке, беспощадно встряхивая меня и мои бедные кости.

Мы выстраиваем 12 «Спитфайров» по диагонали в углу летного поля. Мы ждем, пока эскадрилья Кена не проделает половину пути по аэродрому, и тогда Бадер кивает. Мы дружно двигаем сектора газа, и грохот моторов пробивается даже сквозь плотно застегнутые шлемы, больно ударяя по барабанным перепонкам. Взлетели. Мы держимся в сомкнутом строю. Я расслабляюсь в кресле и с помощью триммеров добиваюсь того, что «Спитфайр» откликается на малейшее движение ручки.

Один медленный широкий разворот, и мы ложимся на курс параллельно берегу. Эскадрилья Кена занимает свое место в полумиле от нас. Стэн прикрывает нас с другого фланга. Вудхолл вызывает нас по радио из центра управления полетами.

«Салага?»

«О'кей, о'кей».

И так далее.

Мы мчимся в прозрачном небе. В кабине ни малейшего шевеления, только слабые покачивания ручки подтверждают, что ты живой человек, а не механизм. Смутные опасения, терзавшие меня перед взлетом, улетают прочь. Хотя мы замкнуты в крошечных кабинах и отделены друг от друга, разряды статического электричества похрустывают в наушниках. Когда говорит ведущий, его голос звучит особенно тепло. Мы сразу понимаем, что в воздухе связаны особыми узами, которые гораздо прочнее обычных дружеских отношений на земле. Невидимые нити доверия и товарищества держат нас вместе. Аура Бадера поддерживает и защищает нас. Авиакрыло Тангмера готово.

Мы пролетаем над Бичи-Хед, а над бухтой Певенси

поворачиваем вправо, чтобы пересечь Ла-Манш, и направляемся к французскому берегу. Какой-то пилот случайно задел тумблер передатчика, и мы слышим, как он мурлычет себе под нос песенку. Затем он замечает свою оплошность, и внезапный щелчок тумблера оставляет тебя наедине с гулом собственного мотора.

Бадер покачивает крыльями, мы прекращаем набор высоты и выравниваемся. Мы держимся четверками на высоте 25000 футов. Кен и Стэн пристраиваются чуть сзади. Настало время снять гашетки с предохранителей и повернуть зеркальный прицел, так как мы можем столкнуться с противником в любой момент.

«О'кей, Кен?» — спрашивает Бадер.

«О'кей, Салага».

«Стэн?» — снова Бадер.

«Отвянь».

Теперь ясно виден желтый песчаный берег, чуть дальше — песчаные дюны и жесткий кустарник. Тщательно замаскировавшись среди холмов, нас уже ожидают хорошо подготовленные наводчики страшных 88-мм зениток. Мы прорываем завесу зенитного огня над Ле-Туке. Черные мрачные цветы распускаются в небе, вокруг свистят раскаленные стальные осколки. Появляются несколько красных пятен сигнальных снарядов, которые укажут нашу позицию «Мессершмиттам». Мы вертимся и крутимся, чтобы перескочить через стену разрывов. Со своей относительно безопасной позиции вверху Стэн следит за нашими дерганиями и отпускает по радио несколько язвительных замечаний. Напряжение ослабевает.

Мы пролетаем над Па-де-Кале и местами прежних сражений. Из Тангмера долетает голос Вудхолла:

«Салаге от Жука. Пчелиный рой на месте, действует».

«О'кей».

«Более 50 в 20 милях впереди вас», — говорит Вудхолл.

«Понял», — отвечает Бадер.

«Более 30 набирают высоту южнее, позади них еще группа. Наблюдатели, внимательнее», — советует полковник.

«О'кей, Вуди. Достаточно», — отвечает командир крыла. Мы лихорадочно вертим головами, осматривая горизонт.

Снова прорезается Вудхолл:

«Салага, крыло поддержки только что покинуло английский берег. Курс от Дувра 310 градусов».

Это означает, что мы можем рассчитывать на поддержку во время боя на отходе. Вудхолл пропадает. Он сделал все возможное, чтобы мы точнее представили складывающуюся в воздухе ситуацию. Теперь очередь нашего командира.

«Салаге от синего один. Пчелиный рой на 12 часов ниже. Примерно 7 миль».

«О'кей, вижу их».

Командир крыла чуть доворачивает вправо, чтобы занять более выгодную позицию относительно солнца. Летящие выше «Мессершмитты» замечают наше авиакрыло, и атакуют эскадрилью высотного прикрытия с двух сторон. Стэну приходится туго.

«Отрывайся влево», — советует кто-то из пилотов 610-й эскадрильи.

«Поворачивай».

«Скажите, когда закончить вираж».

«Поворачивай. Они сзади!»

«Красное звено, атаковать».

«Мы столкнулись с несколькими „мессерами“ позади тебя, Дуглас», — спокойно сообщает Стэн.

«О'кей, Стэн».

«Прыгаю с парашютом».

«Попытайся потянуть, Мак. До берега совсем недалеко», — это командир эскадрильи.

«Бесполезно. Температура зашкалила. Он может вспыхнуть в любой момент. Присмотрите за моей собакой».

«Желтое звено, продолжать разворот».

Бой происходит где-то значительно выше нас. Мы видели только инверсионные следы мечущихся истребителей. Две трети крыла остались позади, сдерживая наседающие «мессеры». Больше мы не сможем держаться единым строем. 145-я и 610-я эскадрильи вернутся домой парами и четверками. Мы направлялись к «пчелиному рою», зная, что теперь нас уже никто не прикрывает сверху.

«Стирлинги» сбросили свой груз бомб и повернули назад. Мы обошли по широкому кругу окраины Лилля, чтобы удостовериться, что за бомбардировщиками никто не гонится. Я увидел развалины и столбы черного дыма, поднимающиеся с земли, и в памяти странным контрастом всплыли школьные воспоминания.

«Салаге от Смита. „Мессеры“ сверху. На 6 часов. От 25 до 30».

«Отлично. Следите за ними и скажите, когда будет нужно оторваться».

Я их увидел. Немцы держались выше, со стороны солнца. Их присутствие выдавали только солнечные зайчики на стеклах кабин.

«Они спускаются, Салага. Отрывайтесь влево».

Мы поворачиваем влево, мы со Смитом оказываемся ниже

Бадера и Кокки. Теперь мы могли прикрывать друг друга на виражах. Мы развернулись и увидели 4 «мессера», идущие вверх, чтобы соединиться со своими товарищами. Они не смогли повторить наш вираж. Зоркий глаз Смита спас нас от больших неприятностей.

Кокки сообщил:

«Продолжай разворот, Салага. Еще несколько идут вниз».

«О'кей. Ну, сейчас мы похохочем».

Что за человек, подумал я, что за человек!

Вираж стал круче. Так как я оказался крайним справа, то мне пришлось вести «Спитфайр» по более длинному радиусу, чем остальным, и я немного отстал. Тогда я нажал педаль и скользнул внутрь, пристраиваясь сзади и ниже ведущего. Еще несколько «мессеров» бросились на нас сверху, а четверо попытались атаковать справа. Я завертел головой, пытаясь увидеть остальные «Спитфайры», но их не было. Над Лиллем остались только мы четверо.

Бадер приказал:

«Продолжай крутить. Продолжай крутить. Они не смогут удержаться за нами».

И мы продолжали крутиться. Не может же эта карусель длиться целый день, с отчаянием подумал я.

Кокки не сумел занять свое место после одного особенно резкого маневра, и теперь я оказался рядом с Бадером. Мы втроем следили за «мессерами», внимательно ловя момент, когда нужно увернуться от атаки. Но все складывалось против нас.

Мы повернули на солнце, и теперь я оказался внутри радиуса. Ослепительный диск сиял всего в паре футов над кабиной Бадера. Если я опущусь или он возьмет немного выше, то мы потеряем друг друга. Его «Спитфайр» казался мне черным силуэтом. Еще немного, и он полностью пропадет в солнечном сиянии. Я вышел из виража и с ужасом увидел, что остался в небе над Лиллем один.

«Мессершмитты» бросились на меня. Их камуфляж выглядел каким-то грязным и каким-то маслянистым. У одного истребителя кок был раскрашен черными и белыми полосами. Я весь взмок от пота и продолжал крутиться и крутиться. Внутри все бунтовало от унижения. Эти ублюдки пытаются меня пристрелить. Радио молчит, или я просто ничего не слышу, полностью поглощенный борьбой за жизнь. Я могу вертеться целый день. Ле-Туке находится в 70 милях отсюда. Слишком далеко, чтобы отбиться от всех и остаться живым.

4 «Мессершмитта» бросились вниз от 6 часов. Я вовремя заметил их и бросил «Спитфайр» в очередной вираж. Самолет

протестующе завизжал, норовя сорваться в штопор. Они слишком хотели сбить меня, и потому действовали неаккуратно. Я пристроился в хвост замыкающему и дал длинную очередь. Он был слишком далеко, и моя стрельба не возымела никакого эффекта, кроме морального. Страх и отчаяние куда-то улетели под треск пулеметов. Но моя атака принесла неожиданные плоды. Я услышал в наушниках четкий и громкий голос Смита:

«Один „Спит“ сзади, Салага. 1000 ярдов. Похоже, у него неприятности».

Теперь я их увидел. Два самолета с приятно округлыми крыльями, которые могут принадлежать только «Спитфайрам». Я от души вздохнул и неожиданно спокойным голосом произнес:

«Салага, это я, Джонни».

«О'кей, Джонни. Мы кружим здесь, дожидаясь тебя. Пристраивайся ко мне справа. Мы прикончим пару этих говнюков».

Теперь не осталось сомнений, что я вернусь домой, так как я снова был с Бадером. Он благополучно приведет нас в Тангмер, и я знаю, что это его радует. Это чувствуется по его голосу. Дюжина «Мессершмиттов» все еще следит за нашей маленькой группой. Они держатся выше и против солнца, улучая момент для атаки. Смиту и мне приходится лететь с вывернутыми шеями, вроде уток, которых я однажды видел на пруду. Все наше внимание сосредоточено на сверкающих блестках «мессеров».

«Двое спускаются на 5 часов, Салага. Отрывайся вправо», — командую я.

На этот раз у меня самый маленький радиус, поэтому я первым встречу атакующих. «Мессер» совсем рядом, он уходит влево с набором высоты. Это шанс. Я успею дать очередь, при этом нет никакой опасности оторваться от двух остальных «Спитфайров». Я выравниваю свой истребитель позади «мессера», крепко сжимаю ручку обеими руками и с дистанции 100 ярдов посылаю очередь ему в брюхо. Вражеский самолет разлетается на куски. Взрыв напоминает разрыв тяжелого зенитного снаряда, страшный цветок с ядовитой красной сердцевиной и черными лепестками.

Я пристраиваюсь к своим. Снова появляются «Мессершмитты», но теперь уже Бадер командует отрываться. Он четко рассчитывает маневр, и теперь уже сам пристраивается в хвост замыкающему «мессеру». Я прикрываю его сзади и вижу, как клубочки дыма вылетают из пулеметных стволов. Вражеский самолет выпускает из брюха хвост белого дыма, потом из его мотора начинает валить черный дым. Они смешиваются, и за немецким истребителем волочится неряшливый грязный хвост.

«Чертовски хороший выстрел, сэр».

«Мы добавим им еще».

Вудхолл — целая вечность прошла с тех пор, как мы слышали его в последний раз — вызывает нас и говорит, что крыло поддержки сейчас находится над Аббевиллем. Мы в это не верим, но «Мессершмитты», которые так долго гнались за нами, пропали, и мы остались одни в бескрайнем небе.

Мы пересекаем английское побережье возле Дувра и поворачиваем влево, направляясь в Тангмер. Делаем круг над аэродромом и садимся без всяких акробатических излишеств, так как не знаем, какой ветер над землей. Кроме того, сохраняется риск, что вражеская пуля повредила какой-нибудь из тросов управления.

Вудхолл встретил нас и выслушал отчет командира крыла о бое. Бадер обладал потрясающей способностью запоминать все в деталях, после чего делал красочное описание боя. Полковник его внимательно выслушал и сказал, что знает, как нам тяжело пришлось. На оперативном планшете было отмечено множество вражеских соединений. Поэтому он попросил командование 11-й авиагруппы перевести крыло поддержки на французскую территорию раньше, чем планировалось, чтобы выровнять ситуацию. Вероятно, немцы, которые гнались за нами, увидели приближение этих «Спитфайров».

Бадер позвонил по телефону Кену и Стэну, а невозмутимый Гиббс пригласил нас сесть и написать свои отчеты.

«Пожалуйста, сделайте это сейчас. Это займет всего пару минут».

«Не думаю, Гиббс. Мы хотели бы выпить чаю…»

«Да напишите вы их. Согласуем потом».

Тут появился Кокки. Он повернул назад, когда потерял нас над Лиллем, и приземлился в Хокинджe почти без топлива.

«Обед и бутылочку на ночь, Джонни?»

«Правильно», — сразу ответил я.

«Возьмите и меня», — попросил Нип.

Но в этот момент подошел полковник и сделал нам небольшой втык.

«Парни, вам надо следить за языками. Это ужасно. Девушкам уже надоело вас слушать. Они уже перестали краснеть. Я полагаю, вы сами не подозреваете, как это все звучит. Сегодня я все записал», — и он помахал в воздухе листочком бумаги.

Кто-то начал читать записи. Мы зашлись от смеха, хлопая друг друга по спине, кто-то без сил рухнул в кресло. Но это была реакция на пережитое, а не на прочитанное. Вудхолл посмотрел на нас и поспешил отвернуться, чтобы мы не заметили усмешку

на его дубленом лице.

Потом мы мобилизовали наш скудный транспорт, по одному маленькому грузовичку на звено, и двинулись в Шопвайк. Мы сидели на траве и пили чай, поданный девушками из Вспомогательной службы ВВС. Эти девушки носили цветные блузки и казались особенно привлекательными после обычных грубых мужских мундиров. Один из наших офицеров, в прошлом известный пианист, начал играть отрывки из сонат Бетховена. Знакомая мелодия плыла в вечерней тишине. Жар битвы, завершившейся всего час назад, постепенно покидал наши молодые тела.

* * *

Вскоре после этого мы были потрясены новостью, что 145-я эскадрилья отозвана с линии фронта. Их перевели в Йоркшир и заменили довольно неопытной эскадрильей, причем в самый разгар боев. Стэн остался совершенно невозмутимым и просто заявил, что он не оставит Бадера. Последовали жаркие дебаты, напряженные переговоры по телефону, в ходе которых выяснилось, что Бадер является одним из немногих людей, чье мнение Стэн уважает. Однако все протесты ни к чему не привели, и после обычной прощальной вечеринки они отбыли на север.

В книге «Достать небо» Пол Брикхилл пишет, что Стэн «имел привычку палить из револьвера в общественных местах». Мы слышали, что какое-то происшествие имело место в офицерском клубе в первый же вечер пребывания эскадрильи на новой базе. Рассказывали, что Стэн вытащил свой огромный револьвер и, вместе с другими пилотами своей эскадрильи, принялся украшать орнаментом стены холла. Коменданту авиабазы это крайне не понравилось.

После убытия Стэна наше крыло стало заметно слабее. Мы очень долго воевали вместе, и понадобится достаточно большой срок, чтобы так же сработаться с новой эскадрильей. Мы полагали, что не следует менять состав крыла до завершения активных операций. Когда погода ухудшится, нас можно было бы заменить другим крылом. У него появится достаточно времени для тренировок, перед тем как следующей весной начнется новое воздушное наступление. Однако нам сказали, что командование придерживается политики ротации эскадрилий. Следующей будет выведена 610-я эскадрилья, а наша 616-я покинет Тангмер последней из первоначального состава авиакрыла.

В последнюю неделю июля погода ухудшилась, небо затянули

плотные тучи, начались дожди. Такая погода была совершенно неподходящей для операции «Цирк», поэтому мы ограничились патрулированием и перешли к неизбежным штурмовкам «Ревеня». Нам пришлось оставить «Спитфайры II» и пересесть на пушечные «Спитфайры Vb». Это сделали все, кроме командира крыла, который был ярым противником пушек. Бадер утверждал, что пушки снижают маневренность и подталкивают пилотов открывать огонь с большой дистанции.

Июль сменился августом. Хотя тучи рассеялись, период относительной пассивности затянулся. Казалось, что 11-я авиагруппа просто забыла о существовании авиакрыла Тангмера. Однажды после вечернего чая мы подняли истребительную поисково-ударную группу. Хотя в небе были замечены несколько «мессеров», они не спешили принять бой. Когда мы возвращались, то с удивлением обнаружили, что пропал командир одного звена новой эскадрильи.

Этим вечером в столовой состоялась вечеринка. Мы сумели вытащить Вудхолла вместе с его аккордеоном. Ближе к полуночи поведение стало более непринужденным, и мы объяснили полковнику, что нам не хватает летной практики.

«Не наседай на меня, Дуглас. Не я командую парадом. Тебе следует объяснить это командиру группы», — отбивался Вудхолл.

«Хорошо, давай позвоним ему, — согласился Бадер. — Где телефон?»

Мы пробились в штаб 11-й группы. «Что-то важное?» — спросил дежурный офицер. Командир группы уже ушел, но если дело срочное, линию можно переключить на его спальню.

«Действуй», — распорядился Бадер.

Когда командир группы взял трубку, он продолжил:

«Я думаю, вы знаете, сэр, что за последние две недели наше крыло провело всего один вылет. Новые пушки ржавеют, а парни скучают».

Бадер выслушал ответ вице-маршала. Ли-Мэллори вряд ли был рад, что его поднял по такому поводу один из командиров крыльев.

«Сэр, единственное, чего мы хотим — побольше поисков. Спасибо, сэр. Спокойной ночи».

И трубка была повешена. Бадер радостно сообщил:

«О нас не забыли. Командир группы только что пообещал, что мы будем участвовать в самых крупных шоу. Я полагаю, что теперь самое время идти спать».

* * *

В субботу утром мы уже выруливали на взлет. Нам снова была выделена роль группы поддержки в районе цели. На сей раз предполагалось бомбить Бетюн. Кокки и я пристроили свои «Спитфайры» у правого крыла Бадера. Похожий на сказочного колдуна Алан Смит должен был получить офицерское звание и отбыл в Лондон покупать форму. В качестве ведомого Бадера с нами полетел новозеландец Джефф Уэст.

Кен повел своих парней на привычное место встречи над Чичестером. Но где 41-я эскадрилья, которая должна взять на себя роль верхнего прикрытия, что обычно делал Стэн? Они не прибыли в точку сбора. Мы больше не могли ждать, иначе мы не встретим бомбардировщики. Когда мы прорывали стену разрывов зенитных снарядов, то пожалели, что не слышим обычных ехидных замечаний Стэна.

Франция лежала под нами, словно развернутая топографическая карта. Но вскоре землю закрыли облака, идущие на высоте 12000 футов. В них виднелось множество больших разрывов, и временами перед нами мелькали детали пейзажа. Цель была всего в нескольких милях впереди, и Бадер начал медленно поворачивать влево. Невозмутимый, как всегда, голос Кена сообщил:

«Салага, „мессеры“ внизу, идут вверх».

Бадер качнул самолет на одно крыло, потом на второе. Вся наша группа сделала то же самое, пытаясь заметить немцев.

«К дьяволу, Кен, где они? Я не вижу ублюдков», — нетерпеливо воскликнул командир крыла.

«Под твоим левым крылом».

«О'кей, теперь вижу. Спускаемся!»

«Мне следовать за тобой, Салага?»

«Нет, прикрывай нас».

И мы вслед за Бадером ринулись в крутое пике. Впервые я видел немцев, которые летели четверками разомкнутой шеренгой. Мы атаковали центральное звено, и Кокки взял на себя крайнего справа фрица. Слева был еще один «мессер», и я спустился под запятнанное маслом брюхо самолета Кокки, а потом проскользнул под Бадером и Уэстом. В последний раз я видел Бадера в воздухе.

Атака была хорошо скоординирована, но мы потеряли несколько драгоценных секунд. Справа Бартон повел пилотов желтого звена в атаку, однако немцы заметили «Спитфайры» и тут же начали крутой набор высоты. Завязались индивидуальные схватки. Размалеванный «мессер» с оранжевым хвостом возник перед Нипом, который всадил в него очередь в упор. Пушечные снаряды разорвали немецкий истребитель.

Слева наше синее звено, которым командовал Бак Кессон, тоже не сумело выполнить внезапную атаку. «Спитфайры» бросились охотиться за отдельными самолетами врага, и вокруг началась настоящая собачья свалка.

Я сумел зайти в хвост «Мессершмитту», но мой «Спитфайр» шел слишком быстро, поэтому оказался не слишком устойчивой орудийной платформой. Моя первая очередь прошла слишком далеко от цели. Я отчаянно пытался заставить самолет лететь ровно, работая педалями и ручкой. Когда «мессер» свечой пошел верх, я поймал его на прицел и сделал несколько выстрелов из правой пушки.

23 пары глаз следили, как атакует командир крыла. «Спитфайры» и «Мессершмитты» метались взад и вперед. Над нами кружила эскадрилья Кена, они были готовы вступить в бой и помочь любому из нас, если потребуется. Кен решил вместе со своим звеном вступить в схватку, оставив в качестве прикрытия 8 «Спитфайров». Внезапно ниже себя, но значительно выше нас он заметил примерно 20 «мессеров», за которыми следовали еще 10 или 12. Он бросил свою эскадрилью на перехват, прежде чем немцы сумеют атаковать находящиеся внизу «Спитфайры».

«Отрывайтесь! Ради бога, быстрее!»

Но это предупреждение прошло без позывных. К кому оно обращено? Мы все выполнили маневр уклонения. Я бросил свой «мессер» и врезался в дикую кашу пляшущих английских и немецких истребителей. 3 «мессера» гнались за мной, их ведущий находился всего в 100 ярдах от моего хвоста. Я видел, как его пушки мигают, словно электрические лампочки. Подо мной находились облака, и я не раздумывая нырнул туда. Приказ Билли Бартона немного запоздал:

«Выходите из боя. Отходите. Используйте облака в качестве прикрытия».

Обычно в облако входишь очень осторожно, на небольшой скорости, внимательно следя за приборами. На сей раз я нырнул туда вертикально на скорости 400 миль/час, даже забыв о существовании всяких там альтиметров и тому подобного.

Лишь теперь я двинул назад сектор газа и постарался сосредоточиться на управлении истребителем. Не мучай «Спит». Дай ему шанс. Альтиметр остановился. А скорость снизилась до 100 миль/час. Надо подниматься. Альтиметр держится, показывая чуть меньше 6000 футов, но скорость мала, слишком мала.

Вскоре я выскочил под нижнюю границу облачности. Нос «Спитфайра» по-прежнему смотрит вниз, описывая широкую дугу по горизонту. Штопор. В нас попали? Повреждено управление? Отстрелены элероны? Я потратил пару секунд, чтобы убедиться,

что все в порядке, и начал действовать автоматически. Руль в противоположную сторону. Считать. Один, два, три. Ручку вперед, рули в нейтральное положение. «Спитфайр» кончил штопорить. Я снова держу его в руках!

Я лечу чуть ниже тучи, вертя головой направо и налево. При малейшей опасности я снова нырну в спасительную серую муть. Но теперь нужно определить курс на Дувр.

«Салага-4 Ласточке. Срочно дайте пеленг».

Ответ приходит незамедлительно. Четкий и определенный. Драгоценная нить, связывающая нас с Англией.

«Ласточка Салаге-4. Курс 305 градусов. Конец».

Подо мной летит одинокий «мессер». Вероятно, один из той троицы, которая задала мне трепку несколько минут назад. А где остальные два? Или это приманка? А может, добыча? Я чуть отвожу хвост в сторону, чтобы провериться. Сзади чисто. Затем качаю самолет с крыла на крыло. Внизу тоже никого. Никаких немцев рядом нет. Я резко снижаюсь, чтобы атаковать «мессер» на восходящей и выпустить очередь в беззащитное брюхо. Там нет никакой брони, зато есть масса электрических кабелей, масло— и бензопроводов. Еще один взгляд назад. Чисто. Вероятно, он возвращается на базу в Виссан, однако он туда не попадет. Ручка управления дрожит в моей ладони, когда начинают работать пушки «Спитфайра». Снаряды вспарывают тощий фюзеляж «мессера». Он окутывается облаком черного дыма и кувырком летит вниз.

Дым может привлечь внимание противника. Хотя я уже почти вошел в облако, на всякий случай я спикировал к земле и покинул территорию Франции на бреющем. Низко и быстро. Ниже верхушек деревьев, виляя среди холмов на участке между Кале и Булонью. Над крестьянами, которые машут мне руками. Над свежим жнивьем. Наверное, это рай для куропаток. Мне приходится круто отвернуть от стаи голубей, один или два удара по крыльям «Спитфайра» могут отправить меня вниз. Пролетая над песчаными дюнами, я вижу немецких солдат, бегущих к орудиям. Пляж. Здесь фрицы загорают. Меня провожают несколько очередей, и я покидаю территорию Франции. В кабине душно и жарко, но я чувствую себя совершенно счастливым, так как в нескольких милях впереди из дымки появляются скалы Дувра.

Я набираю высоту, чтобы пересечь английский берег. Наши артиллеристы всегда настороже, и линию берега можно пересекать лишь в определенных местах, при этом никогда нельзя опускаться ниже 2000 футов. Вызывает Вудхолл:

«Дуглас, ты меня слышишь?»

Ответа нет, и я вызываю полковника:

«У нас был тяжелый бой, сэр. В последний раз я видел командира крыла, когда он висел на хвосте у фрица».

«Спасибо, Джонни», — вежливо отвечает полковник.

Мы приземляемся в Вестхэмпнетте, по одиночке и парами. Наш командир эскадрильи, Кен, Кокки, Рой, Нип, Уэст и все остальные уже здесь. Нет только Бадера и Бака Кессона. Вудхолл встречает нас, и с помощью Кена мы восстанавливаем ход битвы. Мы чувствуем себя виноватыми, потому что потеряли своего командира, и никто не может сказать, что с ним. Пока еще у него остается бензин, и Бадер еще может появиться. Меня, Кокки и Уэста ругают на все корки за то, что мы потеряли его.

Вудхолл звонит в центр управления полетами в Чичестере. Там тоже нет никаких новостей о пропавших пилотах. Дежурный обзвонил все прибрежные аэродромы, мы подняли на ноги моряков-спасателей. Вудхолл принялся дозваниваться до Ли-Мэллори, а часть пилотов отправилась на ленч, так как были голодны, как волки.

Кокки внимательно посмотрел на большую карту и описал пальцем полукруг от Кале до Булони.

«Иди сюда, Джонни. — Я послушно встал рядом. — Наш бой происходил вот здесь, — его палец уперся в Бетюн. — Если они сбиты, то именно здесь. Но если они были не слишком тяжело повреждены, то Дуглас и Бак должны были лететь к побережью. Правильно?»

«Да», — ответил я.

«Ладно. Тогда есть шанс, что кто-нибудь из них болтается в резиновой лодке в этом районе. Если они посреди пролива, парни из спасательной службы подберут их. Но если они рядом с французским побережьем, их подберут фрицы, если только мы не найдем их первыми», — сказал Кокки.

«Мы скоро взлетим?» — спросил Нип, который вместе с Уэстом внимательно слушал нас.

Кокки получил разрешение Вудхолла и Бартона, и вскоре мы снова направлялись к французскому берегу. На этот раз мы шли на высоте всего нескольких футов. Когда впереди появились маленькие белые барашки прибоя, Кокки повернул на север, и мы полетели параллельно берегу к мысу Гри-Не. Вскоре вражеские артиллеристы заметили нас, и снаряды тяжелых береговых батарей взяли 4 «Спитфайра» в вилку. Но Кокки их игнорировал и продолжал лететь прежним курсом.

Рядом со скалами Гри-Не мы увидели маленький конвой из 5 или 6 танкеров в сопровождении торпедных катеров. Немецкие корабли развернулись нам навстречу. Мы берем курс на Кале.

Снова огонь зениток, и море под нами кипит от падающих снарядов. Резкий разворот, и мы возвращаемся к Ле-Туке, по-прежнему внимательно следя за морем. Внезапно Нип отворачивает и пикирует на какую-то цель.

«Что случилось, Нип?» — требовательно спрашивает Кокки.

«Мне показалось, что там маленькая подводная лодка. Я решил дать очередь»

«Возвращайся. Сейчас нам не до подводных лодок».

Джефф Уэст замечает резиновую лодку, болтающуюся на воде, однако она пуста. Наверное, это символ нашего полета. Мы видим большую немецкую спасательную шлюпку, но и она пуста. Мы снова поворачиваем на север. Кокки продолжает поиск до тех пор, пока у нас остается хотя бы капля бензина. Мы с трудом добираемся до Хокинджа на пониженных оборотах.

Там нас встретил симпатичный офицер разведки, который сообщил, что никаких известий о пилотах нет. Его очень заинтересовало сообщение Нипа о маленькой подводной лодке, но мы не слышали их беседы, так как следили, как механики заправляют наши «Спитфайры». После окончания заправки мы снова поднялись в воздух, и Кокки наметил новый район поисков.

Но сразу после того, как мы взлетели, Вудхолл вызвал нас по радио из Тангмера и приказал вернуться. Нам следовало вернуться в Вестхэмпнетт, а на поиски будут отправлены другие эскадрильи.

Вудхолл уже сообщил неприятную новость Тельме, а Кокки поехал в Бей-Хаус, чтобы рассказать, что происходило во время последнего вылета. Так как Кокки был командиром звена А, он попросил меня остаться на стоянке и подготовить «Спитфайры» к завтрашнему вылету. Мы написали наши отчеты. Нип, Уэст и я все вместе сбили 4 «Мессершмитта». Гиббс занялся бумажной работой. Через 10 минут мы вместе с измученным старшим сержантом Дэйлом залезли в маленький грузовичок и поехали в офицерское общежитие.

Это был один из тех августовских вечеров, которые означают конец лета. Хотя было всего лишь 9 часов, солнце уже скрылось за Даунсом, и мы видели лишь очертания утесов на фоне заката. Вечер выдался спокойным. Все «Спитфайры» уже вернулись, а «Бофайтеры» еще не взлетели на ночное патрулирование.

Наши механики остались ночевать рядом с самолетами. Они проверяли и устраняли мелкие неполадки, чтобы к рассвету все было в порядке. Все, кроме людей, обслуживавших пропавшие машины, разбились на маленькие группы. Мы напряженно вглядывались в горизонт на востоке, надеясь увидеть 2 «Спитфайра», заходящие на посадку.

Когда мы вернулись в общежитие, то тоже молчали. Даже если командир крыла и остался жив, у него почти нет шансов избежать плена. Раньше мы как-то не думали о его протезах, только когда вместе плавали. Бадер хорошо держался на воде, так как его руки были исключительно сильными. В Тангмере мы видели в нем только командира и летчика-истребителя. В небе нас поддерживал его уверенный, веселый голос, хотя часто реплики были довольно язвительными. Иногда Бадер нас хвалил, иногда ругал, но всегда старался держать вместе во время боя. Он был самым хорошим тактиком среди нас. Сегодняшний день стал концом эпохи, быстро превратившейся в легенду.

Трудно описать словами качества истинного лидера, если сам человек их не имеет. Бадер обладал этим талантом в полной мере и во время каждого вылета демонстрировал, как им следует пользоваться. Он учил нас, демонстрируя подлинную отвагу, решительность, стойкость. Теперь он пропал, и мы должны были следовать по указанному им пути.

Глава 8.
«Нет розы без шипов» [5]

«Вниманию всего личного состава. Говорит комендант авиабазы. Вы все будете рады узнать, что подполковник Бадер жив и здоров. Он находится по другую сторону Ла-Манша в плену».

Через день или два после печальных событий Вудхолл сообщил по громкой связи эту радостную новость. Через несколько минут он пришел в наш домик на стоянке. Впервые наш великолепный комендант выказал признаки внутреннего напряжения.

«Мы узнали от Международного Красного Креста, что Дуглас находится в госпитале в Сент-Омере. Он серьезно повредил один из протезов, когда прыгал с парашютом. Немцы обещают свободный пролет во Францию для легкого самолета с протезами. — Вудхолл сделал паузу и посмотрел в окно на маленький „Мажистер“. — Мы можем выкрасить „Мэгги“ в белый цвет и положить протезы на заднее сиденье. В этом случае я сам поведу самолет. Может быть, мне разрешат приземлиться в Сент-Омере. — Он улыбнулся. — Может быть, я даже увижу Дугласа».

Мы сразу предложили:

«Мы будем сопровождать вас, сэр. Если появятся „мессеры“, будет интересно».

«Ни в коем случае, — возмутился полковник. — Лететь должен только один самолет, иначе все сорвется. Я свяжусь со штабом группы».

Однако мы решили, что не можем принять спортивное и даже местами рыцарское предложение Люфтваффе. Наши разбомбленные города и отступление в Западной пустыне как-то не настраивали на рыцарский лад. В Тангмере мы почти сразу решили, что протезы будут сброшены во время обычного налета бомбардировщиков. Головной «Бленхейм» сбросит ящик на парашюте над Сент-Омером до того, как бомбардировщики атакуют цель. В то время решение командования показалось нам справедливым и правильным. К тому же оно полностью отвечало нашим настроениям. Мы обеспечивали непосредственное прикрытие «Бленхеймов». Плотная стена разрывов окружила бомбардировщики, когда была сброшена посылка. Новый командир крыла передал по радио на волне, которую могли слушать немцы:

«Мы сбросили запасные протезы для подполковника Бадера.

Повторяю, мы сбросили запасные протезы для подполковника Бадера в 10 милях юго-западнее Сент-Омера».

А еще через 2 дня у нас был жестокий бой, когда мы снова прикрывали «Бленхеймы». Это был один из туманных осенних дней, когда вы еще можете видеть землю внизу, но видимость по горизонту ограничена. Еще больше ухудшал ситуацию плотный слой облаков на высоте 19000 футов. Поэтому 4 истребительным крыльям сопровождения пришлось втискиваться в узкий промежуток между облаками и бомбардировщиками.

Зато вражеские пилоты сразу использовали преимущества, которые им предоставили погодные условия. Действуя парами и четверками, они наносили удары по «Спитфайрам» на всем пути к цели в район Шока. Я видел, как за одним из «Спитфайров» появился хвост гликоля, и он пошел вниз, чтобы совершить аварийную посадку. Потом выяснилось, что это был Крау, который дрался вместе с Кеном и Тони Гейзом, но был подбит[6].

Вскоре после этого боя нас покинула 610-я эскадрилья, которая в последнем бою потеряла Краули-Миллинга и еще 3 летчиков. Летчики двух эскадрилий Вспомогательной авиации (610-й и нашей) добились полного взаимопонимания в воздухе, и теперь мы потеряли Кена Холдена, на которого всегда можно было положиться, как на каменную стену. После того, как они убыли, мы вдруг обнаружили, что 616-я эскадрилья все лето выполняла самые легкие задачи, выпадавшие авиакрылу Тангмера. Мы всегда летали под руководством командира крыла, сверху нас прикрывали 2 эскадрильи. Поэтому, завязывая бой с «Мессершмиттами», мы всегда знали, что 24 «Спитфайра» охраняют нас от внезапного удара сверху. Теперь, когда мы оказались самой опытной эскадрильей, на нас рухнули обязанности высотного прикрытия. Командир крыла вел совсем другую эскадрилью в миле ниже. Вскоре мы поняли, что легко лететь во главе строя за командиром под охраной двух эскадрилий. И гораздо сложнее патрулировать в высоте, имея на хвосте только солнце, и при этом вести внимательнейшее наблюдение.

Примерно месяц назад я получил среднюю нашивку старшего лейтенанта и некоторое время был заместителем командира звена у Кокки. Как-то в середине сентября, когда я вылезал из кабины, меня встретил командир эскадрильи.

«Поздравляю, Джонни. Ты получил вторую нашивку и принимаешь звено В».

На следующий день последовали новые поздравления, когда стало известно, что Нип и я награждены Крестом за летные заслуги, а Джефф Уэст получил Медаль за летные заслуги. С

этого момента я всегда возглавлял собственную четверку «Спитфайров», а на земле отвечал за 9 или 10 пилотов вместе с полусотней человек наземного персонала. В отсутствии Бартона я получал возможность вести эскадрилью. Серебряно-малиновая ленточка на мундире тоже означала многое. Фактически она отличала ветеранов и командиров от новичков.

Вскоре после этого нас покинул Кокки. Он был страшно измотан в ходе боев, получив при этом два страшных психологических удара. Его сбили во время Битвы за Англию, а в начале 1941 года ему пришлось совершить аварийную посадку в Хокинджe на поврежденном «Спитфайре». Он был последним из довоенного состава эскадрильи, но был вынужден покинуть ее, хотя был искренне к ней привязан. Ему несомненно требовался отдых, хотя в то время слово «отдых» вызывало дурные ассоциации. Обычно он сводился к 6 месяцам в учебной эскадрилье, где вам приходилось летать очень много, пытаясь научить зеленых новичков основам своего искусства. Обстановка в учебных подразделениях резко отличалась от подлинного братства фронтовых эскадрилий. Ваш отдых превращался в серию попыток сбежать оттуда. Наконец ваши усилия приносили плоды, и вы возвращались в эскадрилью первой линии, гораздо более уставший, чем 6 месяцев назад, когда ее покидали.

Люфтваффе подходили к этой проблеме совсем по-иному. Сам Галланд рассказывает, что после напряженных боев эскадрильи по одной отводились в тыл, и пилоты получали отпуск, катаясь на лыжах в Альпах или загорая на средиземноморских курортах. После такого полноценного отдыха, который позволял на время вообще забыть о полетах, пилоты возвращались в свои эскадрильи бодрые, готовые к новым боям. Хмурой зимой 1944 — 45 года, когда мы сидели на земле в Голландии и Бельгии, наш дальновидный командир группы начал действовать по такой же схеме. Мы улетали во Французские Альпы, где 2 недели катались на лыжах под ярким горным солнцем. Но в 1941 году такой отдых был просто немыслим.

Поэтому однажды воскресным сентябрьским утром мы попрощались с Кокки Дандасом. Он был направлен в учебное подразделение на севере Англии, и улетал туда на крошечном двухместном «Мэгги». Вместе с ним отправлялся канадец Хэк Мюррей, который должен был вернуть «Мажистер» обратно. Несколько минут мы толпились вокруг самолета, желая Кокки удачи. Он был одет совсем неподобающим образом. Позади остались сотни вылетов во Францию на поиск и для сопровождения бомбардировщиков. Все это не улучшало состояния мундира. Одна из двух знаменитых «А» вообще

пропала, а желтый шелковый шарф превращал Дандаса в какого-то спортсмена-забулдыгу. Помятая фуражка уже была заброшена в кабину «Мэгги».

Мы все вместе засунули его в переднюю, открытую кабину «Мажистера», которая никак не была рассчитана на таких высоких людей. Его голова в шлеме и очках торчала над лобовым стеклом. Я стоял на крыле, застегивая Кокки привязные ремни, и прокричал ему в ухо сквозь шум мотора:

«Всего наилучшего, Кокки. Держись молодцом и не позволяй учебным делам засосать себя. Жаль, что в этой лоханке нет кислорода. Ты выглядишь как настоящий астматик!»

Он кисло усмехнулся и твердо ответил:

«Не беспокойся, Джонни. Я вернусь в строй еще до Рождества. Я оттуда сбегу».

«Мэгги», качаясь, пополз по полю, и Кокки развернулся против ветра. Перед тем как самолет начал разбег, мы проводили Дандаса дружным громким криком. Через час канадец вернулся и не скрывал своей радости. Мы насели на него.

«Ну что, Хэк? Как там дела?»

«Хорошо. Мы приземлились около полудня и отправились в бар выпить». — Он сделал паузу, чтобы собраться с мыслями.

«Продолжай, Хэк», — потребовали мы.

«Ладно. Мы вошли в бар и заказали пару пива. Там проходила какая-то инспекция, и вся база была полна золотых галунов. Мне кажется, там был вице-маршал».

«И что произошло?» — не отставали мы.

«Да ничего, если вы понимаете, что я хочу сказать. Они просто посмотрели на нас. Никто не сказал ни слова. Но мне просто кусок не полез в горло, и я поспешил улететь оттуда».

После этого он подошел к креслу и тяжело рухнул в него.

Кокки установил рекорд по краткости отпуска. Слишком большие люди желали, чтобы он вернулся в строй, и всего через 4 недели он снова оказался вместе с Кеном в 610-й эскадрилье на посту командира звена. На Рождество Кокки получил прекрасный подарок — ему присвоили звание майора. Дандас был назначен командиром первой эскадрильи истребителей «Тайфун». Столь быстрое возвращение во фронтовую эскадрилью показало, что это вполне возможно, если только вы сами этого действительно желаете и прилагаете для этого усилия. Впрочем, наши пути разошлись. Кокки завершил войну в Италии, получив множество вполне заслуженных наград. Он был одним из самых молодых и способных полковников Королевских ВВС.

Полковник Виктор Бимиш, который играл в регби за «Арлекинов», служил в штабе 11-й авиагруппы и часто прилетал в

Тангмер, чтобы обсудить ход боев и тактику действий. Он был идеальным типом штабного офицера, так как не только планировал операции, но и сам часто летал вместе с нами. Он был умным, опытным и общительным, всегда говорил на том же языке, что и обычные летчики-истребители. Бимиш имел привычку ходить в синем комбинезоне механика поверх мундира, без всяких знаков различия. Это однажды привело к забавному инциденту, когда он впервые прилетел к нам и пристроил свой «Спитфайр» возле домика на стоянке, на том самом месте, где обычно находился самолет командира эскадрильи.

Взбешенный оружейник посмотрел на комбинезон без всяких значков и принял Бимиша за одного из многочисленных сержантов. Когда тот выключил мотор, оружейник начал длинно и красиво выражаться. Бимиш ничего не ответил и выпрыгнул из кабины, расстегнул комбинезон и продемонстрировал 4 нашивки полковника, а также целый набор орденских ленточек. Оружейник чуть не проглотил язык.

Но Бимиш не обратил на него внимания. Он вызвал Билли Бартона и меня для небольшой беседы, в ходе который мы прогуливались вокруг аэродрома.

«Мы уводим вас с фронта, Билли. Вы хорошо потрудились, и на следующей неделе отправитесь в Киртон. Вас заменит 65-я эскадрилья».

«Но я думал, что мы повоюем еще немного, — запротестовал наш командир эскадрильи. — Вы же знаете, что мы самая опытная эскадрилья, остальные еще просто новички».

Бимиш ответил:

«Я знаю. Но погода ухудшается, и до весны вы будете в основном бездельничать. Гораздо лучше отвести вас прямо сейчас, чтобы вы отдохнули и хорошо подготовились к следующему сезону. И кроме того, у меня есть пара слов лично для вас, Билли».

Вскоре Бимиш отбыл, а я подошел к командиру, который стоял, понурившись и засунув руки в карманы.

«В чем дело, сэр?» — спросил я.

«Они достали меня, Джонни. Меня тоже забирают с фронта, завтра я передаю эскадрилью Колину Грею. Ты его знаешь. Он новозеландец, имеет 16 или 17 сбитых фрицев».

«А что будет с вами, сэр?»

«Меня переводят на канцелярскую работу в штаб 11-й группы. Это просто восхитительно», — огрызнулся он.

Я попытался утешить его.

«Вы действительно сделали все, что могли, сэр. Год назад вы приняли кучку деморализованных пилотов. Вы подготовили их.

Закалили в боях. Это был чудесный год, и 616-я эскадрилья снова стала боевым подразделением».

Командир промолчал, а я продолжил:

«Я согласен с Виктором Бимишем. Гораздо лучше для нас отправиться в тыл прямо сейчас и вернуться весной. А вы, вероятно, получите свое собственное авиакрыло, проведя несколько месяцев в штабе группы».

«Может, ты и прав, Джонни. Не сообщишь обо всем парням? В следующий вторник майор Грей поведет вас в Киртон. Полагаю, ночью будет немного шумно?»

«Разумеется, сэр», — согласился я и побежал организовывать прощальную вечеринку.

* * *

Постоянный состав базы Киртон-Линдсей приветствовал наше возвращение с неподдельной теплотой. Лето в Линкольншире прошло довольно спокойно, и они внимательно следили за нашими действиями, так как считали 616-ю собственной эскадрильей. Наши домики отдыха на стоянках были заново покрашены, комнаты застелены новыми половиками. Там было множество новых кресел, свежих журналов, интересных книг, радио, граммофон. Хотя наше пребывание в Киртоне было сопряжено с рутинным патрулированием над Северным морем, учебными полетами и стрельбами, можно сказать, что всю зиму мы провалялись в постели. Лишь изредка мы отправлялись на юг, чтобы помочь 11-й группе.

Каждая эскадрилья Вспомогательной авиации имеет собственного почетного коммодора. Нашим был маркиз Тичфилд[7], который приехал из своего поместья в Ноттингемшире, чтобы встретить нас. После обеда разговор зашел об охоте. Тичфилд спросил, не интересует ли нас это? Разумеется, никто не возразил. В Уэлбеке всегда были хорошие фазаны, а кроме того, там можно было пострелять куропаток. Все сразу загорелись энтузиазмом. Я думаю, нас можно было принять за заядлых охотников, хотя на самом деле только на моей совести имелась случайно подстреленная птичка. А Уэлбек славился как одно из лучших охотничьих угодий в стране. Когда я изложил свои опасения Колину Грею, тот быстро ответил:

«Не беспокойся, я уверен, что все будет в порядке. А кроме того, с сегодняшнего дня ты назначаешься ответственным за охоту».

Через два дня последовал телефонный звонок из Уэлбека.

Лорд Тичфилд будет рад пригласить в следующий вторник четверых летчиков. Следует захватить побольше патронов и какую-нибудь закуску. Охотиться будем с автомобилей, таскаться пешком не придется. У меня была ровно неделя, чтобы сформировать команду и преподать летчикам основы охотничьей этики.

Наш новый командир был прирожденным охотником и потому возглавил экспедицию в Уэлбек. Нип мог подстрелить фазана и не представлял опасности для окружающих с заряженным ружьем в руках. В качестве четвертого охотника я выбрал Джеффа Уэста, только что ставшего офицером. Ему было полезно познакомиться с сельской жизнью. Он никогда раньше не охотился, но умел сбивать «Мессершмитты». Принципы стрельбы по фазанам не слишком отличаются от принципов стрельбы по вражеским истребителям.

Большинство наших летчиков-истребителей летало достаточно хорошо. Они были неплохо подготовлены и умели держаться вместе в воздушном бою, но в решающем испытании средний пилот пасовал. Точно определить дистанцию и угол упреждения при стрельбе по вражескому самолету он не мог. Это было следствием того, что мы мало внимания уделяли стрелковой подготовке. Хотя, наверное, так можно говорить только о тех, кто прошел летные школы в годы войны. Но факт остается фактом. Средний пилот мог сбить «мессер», лишь находясь точно у него на хвосте на минимальной дистанции. При этом 2 пушек и 4 пулеметов хватало еле-еле. Если же требовалось дать упреждение хотя бы в пару градусов, средний пилот начинал безнадежно мазать. Лично я обнаружил, что мой опыт охоты принес мне огромную пользу. Если летчик-истребитель способен подстрелить беспорядочно кувыркающегося фазана или ныряющую куропатку, или сбивает голубя в темнеющем вечернем небе, у него не возникает проблем с «мессерами». Выдающиеся асы всегда прекрасные охотники.

Все признают, что самым метким стрелком среди нас был новозеландец Уэллс, прозванный «Ястребиным Глазом ». Перед войной он выиграл несколько чемпионатов Новой Зеландии в стрельбе по голубям и считался лучшим снайпером своей страны. Ястребиный Глаз полностью раскрылся во время Битвы за Англию. Используя врожденные и натренированные качества, он сбил множество вражеских самолетов издалека, совершенно не рискуя сам. И сегодня мало кто может сравниться с ним в охоте на куропаток.

Ястребиному Глазу уступал только канадец «Сумасброд» Берлинг. Он прославился на Мальте, где его меткость стала

просто легендарной. За 2 недели он сбил не меньше 27 немецких и итальянских самолетов. Очень часто его рапорты ограничивались информацией о том, сколько снарядов попали в цель. Однажды Берлинг заявил о «вероятной» победе, указав, что всадил 5 снарядов в кабину вражеского самолета. Вскоре после этого пришло сообщение, что найден разбившийся итальянский самолет с 5 снарядными пробоинами в кабине. Берлинг тоже был снайпером от бога. Позднее, когда он летал в составе моего крыла, то часто одалживал у меня ружье и собаку.

Мы были уверены, что и Джефф справится, так как мы преподали ему несколько основных уроков. Когда мы тренировались в стрельбе по тарелочкам, он показал себя далеко не рядовым стрелком. Потом мы объяснили ему, как ведут себя птицы в полете, и растолковали основные правила безопасности. Я применил испытанный временем способ: поставил его между двумя вертикальными жердями, чтобы, поворачиваясь, он автоматически поднимал ружье вверх и не опускал его до тех пор, пока не начнет целиться в птицу.

Мы прибыли в Уэлбек. Стоял прекрасный зимний день, который обещал неплохую охоту. Нас распределили по номерам, и Джефф оказался между нашей группой и знаменитым игроком в гольф. Я стоял следующим. Затрубили охотничьи рога, и куропатки начали выскакивать из заиндевелых кустов, стремительно ныряя на лету. Несколько первых выводков полетели прямо на Джеффа и он начал стрельбу. Остальные пока молчали, так как Джефф видел только врага и вертел ружьем направо и налево на высоте плеча. Его лордство со свитой — егерем, псарем и камердинером — благоразумно постарался укрыться, точно так же, как и гольфист.

После первого раунда я сказал Джеффу несколько крепких словечек и предложил перевести его в тыл, чтобы он никому не угрожал. Но лорд Тичфилд, не моргнув глазом, сказал, что он уверен, мистер Уэст вскоре освоится, а потому лучше взять его с собой. Мое настроение еще больше ухудшилось, когда один из наших предприимчивых механиков, взятых в качестве запасного егеря, решил тоже поучаствовать в деле и, скуки ради, подстрелил дикую утку!

Мы продолжали охотиться в Уэлбеке до конца сезона. Для нас эти дни стали самыми счастливыми за время войны. Мы всегда стреляли дотемна. Загонщиками работали только пожилые люди, так как вся молодежь была призвана в армию. Как-то, холодным дождливым днем, мы закончили охоту, и кто-то из нас обратился к загонщикам, которые собрались вместе:

«А не будете вы против, если я приглашу вас поработать еще

раз?»

Пожилой крестьянин ответил совершенно неожиданно:

«Ради 616-й мы готовы работать хоть до полночи, милорд».

* * *

12-я группа всегда держала в готовности крыло «Спитфайров», чтобы в случае необходимости немедленно отправить его на юг. В начале ноября мы заправились в Уэст-Маллинге и вместе с 2 канадскими эскадрильями отправились патрулировать над Дюнкерком. Мы должны были прикрыть отход «пчелиного роя» из района Лилля.

Канадцы попали в серьезную переделку. Рой Марплс, который летел рядом с нашим неопытным командиром крыла, холодно сообщил, что видит выше дюжину «Мессершмиттов». Они пикировали, чтобы атаковать нас. Рой приказал отрываться. Нип и я возглавляли фланговые четверки «Спитфайров». Мы круто развернулись, чтобы встретить неприятеля. Однако Рой пришел в ужас, когда увидел, что командир крыла продолжает лететь прямо, совершенно не подозревая об опасности. Рой снова закричал, и когда рядом уже засвистели вражеские снаряды, все, кроме командира крыла, разлетелись в разные стороны.

Мы были озадачены незнакомыми силуэтами некоторых вражеских истребителей, которые имели почти прямоугольные консоли крыльев и более толстые фюзеляжи, чем «Мессершмитты», с которыми мы привыкли встречаться. Позднее Нип разглядел, что один из немецких самолетов, гнавшихся за ним, имеет мотор с радиальным расположением цилиндров. Другой пилот заявил, что видел смешанное вооружение в крыльях — пушки и пулеметы.

Но, кто бы то ни был, незнакомые истребители крепко нам задали. Они набирали высоту быстрее «мессера», держались более устойчиво в вертикальном пикировании, лучше разворачивались. Сандерсон, один из наших канадских сержантов, который входил в головную четверку, попался на зуб 3 или 4 немцам. Они гнались за ним через весь Ла-Манш, и он едва сумел посадить свой «Спитфайр» на брюхо возле Саутэнда. Мы никогда больше не видели командира крыла и позднее узнали, что он был сбит и погиб.

Наши собственные проблемы на этом не закончились. Когда мы вернулись, то обнаружили, что юго-восточная оконечность Англии закрыта туманом. Он поднимался на высоту не менее 100 ярдов. Более 200 «Спитфайров», у которых бензина оставалось

всего на несколько минут полета, пытались найти хоть какой-то аэродром. Эфир был забит отчаянными требованиями включить радиомаяки. Я повел свою четверку на закат, где видимость была чуть лучше. Удача нам улыбнулась, и мы нашли что-то вроде заброшенного аэродрома. Это был очень маленький аэродром, и садиться пришлось крайне осторожно, не снижая мощности мотора и высоко задрав нос «Спитфайра», чтобы пробег оказался минимальным. Потом выяснилось, что мы сели на разбомбленный аэродром возле Чатама, который больше не использовался. Поэтому ждать заправщики нам пришлось довольно долго. Но даже тогда несчастья не закончились. Взлетая в сумерках, Алан Смит ухитрился попасть в одну из воронок.

Когда мы вернулись в Киртон, нас встретил неизменный Гиббс. Мы уселись в кресла и стали набрасывать профиль незнакомого самолета. Нип полагал, что его консоли напоминают крылья Майлс «Мастера». Джефф Уэст сказал, что его фюзеляж полнее, так как установлен радиальный мотор. И все мы сошлись на том, что этот самолет превосходит Ме-109F, а наш «Спитфайр V» с ним вообще нельзя сравнивать. Наши эскизы пошли по таинственным каналам разведывательных служб, и мы больше ничего о них не слышали. Однако наши пилоты все чаще сообщали о встречах с этими самолетами над северной Францией.

Позднее нам сообщили фантастическую историю о том, что это могла быть партия самолетов Кертисс «Хок», которые Франция закупила в Соединенных Штатах незадолго до начала войны. Предполагалось, что эти самолеты были переданы Люфтваффе, и немцы начали их использовать. Это была совершенно абсурдно, так как довоенные самолеты не могли иметь такие летные характеристики. Лишь через несколько месяцев наша разведка сообщила, что это совершенно новый истребитель, знаменитый FW-190, спроектированный Куртом Танком.

Вскоре после этого состав нашей эскадрильи почти полностью сменился. Джефф Уэст и Нип отправились драться на Мальту. Рой был переведен на тыловую работу, и мы лишились хорошего товарища. Позднее он вернулся на фронт и совершил выдающуюся карьеру. Оборвалась она крайне трагично. Его ведомый, набирая высоту, потерял Роя на фоне солнца и пропеллером отрубил хвост его «Спитфайру». Нас также покинул Алан Смит, отличившийся в последний год. Их место заняла группа 20-летних юнцов, прибывших из доминионов и колоний. Из 11 пилотов моего звена трое были канадцами (Боуэн, Сандерсон и Страутс), четверо новозеландцами (Крафтс, Уэр,

Болтон и Дэвидсон), один австралийцем (Смитсон), один родезийцем (Уинтер), один англичанином (Уэлш). Ну, и я сам. Мы были пестрой компанией. Южно-Йоркширская эскадрилья потеряла свою однородность, однако новички воевали ничуть не хуже уроженцев графства Йоркшир.

В начале 1942 года мы перебазировались на новый аэродром в Кингзклифф. Рядом находился главный аэродром сектора — Уитеринг. Теперь мы жили в жалких деревянных домишках и с тоской вспоминали наши роскошные квартиры с центральным отоплением в Киртоне. Погода была отвратительной, а скверные новости с Дальнего Востока и недавний прорыв через Ла-Манш германских линкоров «Шарнхорст» и «Гнейзенау» еще больше ухудшали настроение.

Комендантом авиабазы в Уитеринге был знаменитый полковник Бэзил Эмбри, который уже имел Орден за выдающиеся заслуги с двумя пряжками. В 1940 году его сбили, он попал в плен к немцам. После множества приключений, убив часовых, Эмбри бежал и пробрался в Испанию. Немцы объявили за него награду (живого или мертвого — безразлично). Но до самого конца войны Эмбри продолжал летать под вымышленной фамилией. Когда мы базировались в Кингзклиффе, ему исполнилось ровно 40 лет. И в день рождения он вдребезги разнес меня в сквош.

Еще одной примечательной фигурой в Уитеринге был офицер управления полетами Питер Клэпхем. Как и многие другие, он подпал под очарование своего полковника, и в 1942 году начал летать на «Бофайтере» в качестве оператора радара. Потом разгорелась затяжная война с начальством. Питер старался вырваться из кресла и перейти в летный состав. Когда Бэзил Эмбри стал вице-маршалом авиации и командиром 2-й авиагруппы, Питер присоединился к нему. Вместе они совершили немало вылетов на штурмовку. Питер был награжден Крестом за летные заслуги с пряжкой. Самое смешное, что приказ о его переводе в летный состав пришел за 4 дня до окончания войны.

Командиром авиакрыла Уитеринга являлся новозеландец Пат Джеймисон, который показал себя выдающимся командиром. Командиром звена в составе 46-й эскадрильи Джейми принял участие в злосчастной Норвежской экспедиции. Когда конец в Норвегии был уже близок, его командир эскадрильи «Бинг» Кросс получил приказ либо уничтожить свои «Харрикейны», либо перелететь на другой аэродром и погрузиться на любой транспорт, который окажется в соседней гавани. Ни одно из этих предложений Кроссу не понравилось. Он посетил авианосец «Глориес» и договорился с его капитаном, что попытается

посадить 10 уцелевших «Харрикейнов» к нему на палубу. Для этого «Глориесу» следовало развить самую высокую скорость со дня приемных испытаний.

Ни один современный истребитель вроде «Спитфайра» или «Харрикейна» не мог сесть на авианосец. Они не имели тормозных крюков, поэтому в заднюю часть фюзеляжа им напихали мешки с песком, чтобы удержать хвост при посадке прижатым к палубе. Первую попытку должен был совершить Джеймисон с 3 самолетами. Если она окажется удачной, командир эскадрильи отправит радиограмму с приказом вести остальные самолеты.

Маленькую группу Джейми повел тихоходный «Суордфиш» с «Глориеса», и она быстро пропала из вида. Прошли несколько томительных часов, но никаких известий не поступало. К этому времени они уже должны были находиться либо на авианосце, либо на дне. Кросс взлетел вместе с остальными пилотами. Их повел второй «Суордфиш». Пилотам пришлось проделать долгий путь, прежде чем они увидели «Глориес». Сухопутные истребители не привыкли совершать длительные перелеты над морем. Но в данном случае их подстегивало нежелание оставаться в Норвегии. Авианосец направлялся домой и мог забрать их вместе с самолетами. Все истребители благополучно сели на корабль и вскоре были спущены в ангар.

Кросс отправился обходить «Глориес» и посетил штурманскую рубку. Там ему сказали, что корабль находится в 200 милях от берегов Норвегии. Главной опасностью в этих водах, по словам моряков, являлись немецкие подводные лодки. Однако корабль шел со скоростью 17 узлов, что страховало его от атак подводных лодок. Во время похода к берегам Норвегии впереди корабля патрулировали бортовые «Суордфиши». Однако теперь патрулирование не велось, и только один «Суордфиш» стоял в готовности на палубе с подвешенными глубинными бомбами. (Официальный отчет о гибели «Глориеса» говорит, что старый корабль имел ограниченную дальность плавания. Если бы у него осталось больше топлива, он следовал бы вместе с другими кораблями. На борту еще имелись 5 торпедоносцев-разведчиков, но в день гибели полеты не проводились.)

Когда прозвучала боевая тревога, Кросс побежал на квартердек и увидел на горизонте два столба дыма. Почти немедленно в 20 ярдах от борта взметнулись три высоких столба воды. Это упали снаряды первого залпа «Шарнхорста» или «Гнейзенау». Кросс подумал: «А ведь я увижу настоящий морской бой. Увижу вплотную. Гораздо интереснее, чем то, что нам рассказывали в штабном колледже!»

Он поднялся на полетную палубу. В этот момент новый залп попал в правый борт авианосца, уничтожив трап, по которому он только что поднялся. Один снаряд упал всего в нескольких ярдах от Кросса. К счастью, он не взорвался, а только сделал в палубе большую дыру с рваными краями, из которой сразу повалил черный дым. Вскоре немецкие линкоры начали класть в «Глориес» два снаряда из каждых трех выпущенных. При попадании снарядов раздавался страшный грохот, напоминающий треск рвущегося коленкора, только в тысячу раз более сильный. Кто-то подошел к нему и сказал:

«Последний залп поджег ваши „Харрикейны“ в ангаре. Но не беспокойтесь. Скоро мы все там будем».

«Глориес» накренился и горел. Кросс видел, как офицеры и матросы Воздушных Сил Флота отчаянно пытаются поднять на полетную палубу «Суордфиши» и подвесить к ним торпеды. Эти усилия были бесполезны. Через полчаса отказала внутрикорабельная связь. Приказ «покинуть корабль» передавался устно, от человека к человеку. Кто-то сообщил, что мостик уничтожен прямым попаданием, и капитан погиб. Приказ покинуть корабль был отменен, но вскоре его повторили. «Глориес» еще двигался, и за кораблем волочился шлейф спасательных плотиков, обломков и мертвых тел.

Кросс спросил молодого лейтенанта:

«Как лучше попасть на плот?»

«Дождитесь, пока они сбросят плотик Карли, сэр. А тогда прыгайте как можно скорее, иначе вам предстоит долгий заплыв!»

Майор авиации прыгнул за борт и поплыл к только сброшенному плотику Карли. Там уже находились трое или четверо моряков. Вскоре после этого Кросс увидел какого-то пловца, который буквально рассекал волны, демонстрируя отточенный стиль кроль. Джейми добрался до плотика, но тут же повернул назад, на помощь полузахлебнувшемуся матросу. Наконец на плотике собрались 37 человек.

«Глориес» остановился примерно в миле от плотика. Один из эсминцев сопровождения тоже остановился, что было большой любезностью по отношению к немецким линкорам. Кросс и Джеймисон не видели, как затонул авианосец, так как сидели спиной к нему. Только что он был здесь, и вот на море не осталось ничего, кроме нескольких плотов и массы обломков. Немецкие линкоры подошли совсем близко к плотику, тогда Кросс достал из меховой куртки бумаги эскадрильи и выбросил их в море. Однако вражеские корабли ушли прочь.

На третий день их подобрало маленькое норвежское судно, но к этому времени в живых осталось только семеро. После

долгого лечения Кросс отправился воевать в Северную Африку. Джейми выздоровел вовремя, чтобы участвовать в Битве за Англию, а теперь служил командиром авиакрыла у Бэзила Эмбри.

Вот такие люди командовали нами в Уитеринге в ту мрачную зиму.

* * *

По какой-то неизвестной причине, которую нам так и не объяснили, нас внезапно пересадили на «Спитфайры VI». Всего было построено около сотни таких самолетов. Как заявил представитель фирмы, прибывший к нам в Кингзклифф, это был первый истребитель с герметической кабиной. Он был спешно создан для того, чтобы бороться с высотными разведчиками Ju-86P, действующими на Среднем Востоке. Они летали на высоте 40000 футов, и достать их было крайне сложно.

Кабина закрывалась наглухо. Наши тела обдавали потоки горячего воздуха, которые было невозможно контролировать. Кабина задраивалась за пилотом еще до старта и закрывалась на 4 защелки. Нам это совершенно не понравилось, так как мы привыкли к сдвигающему колпаку. А этот фонарь на защелках неприятно напоминал прозрачный гроб. Большинство вылетов из Уитеринга мы совершали на малых высотах. Патрулировать над конвоем, ползущим вдоль восточного побережья, под теплым весенним солнышком в глухой кабине, рассчитанной на высоту 40000 футов… Это было серьезное испытание физических сил. Больше всего такой полет напоминал турецкие бани, мы быстро теряли вес, несмотря на огромное количество пива, которое поглощали после каждого вылета.

Ради практики мы все-таки поднимали наши новые «Спитфайры» на высоту 40000 футов, но вести бой на таких высотах оказалось делом весьма непростым. Мы обнаружили, что при приближении к своему потолку истребитель требует исключительно аккуратного пилотирования. «Спитфайр» требовалось вести как можно ровнее. Нельзя было резко работать ручкой управления, а все изменения высоты следовало выполнять плавно и медленно, иначе самолет срывался в штопор и терял высоту.

Как-то в конце мая я со своим звеном дежурил вечером на аэродроме. Я отправился переодеться, так как был приглашен на коктейль одним из офицеров в Уитеринге. Переодевшись, я вернулся на стоянку, чтобы попрощаться с парнями. Когда я вошел в домик, меня чуть не сбили с ног Браун и Уэлш, которые

бегом бросились к своим «Спитфайрам». Браун был невысоким безбородым юнцом, который летал так хорошо, что я сделал его командиром четверки.

«Что за переполох?» — спросил я, так как у нас не было тревог уже несколько месяцев.

Сержант Смитсон, симпатичный молодой австралиец, уже представленный к офицерскому званию, ответил:

«Не знаю, сэр. Нам по телефону приказали срочно взлететь. Мы должны патрулировать над Лейстером на высоте 2000 футов».

Это прозвучало интригующе, и я позвонил офицеру управления полетами. В этот день дежурил Питер Клэпхем.

«Что стряслось, Питер?» — поинтересовался я.

«Мы засекли одиночного бандита возле Лейстера. Он болтается ниже 1000 футов. Ваше синее звено уже рядом».

«Может, мне поднять еще четверку?»

«Давай. Позвони мне, когда они будут в воздухе».

Я позвал Смитсона, и мы прыгнули в два ближайших «Спитфайра». Времени закрывать фонарь не было, и это было хорошо, так как я не собирался портить свой лучший мундир.

«Зеленое звено в воздухе, Питер», — доложил я.

«Пеленг 270. Бандит в 10 милях впереди. — И через пару секунд: — Пеленг 300, бандит в 5 милях».

Мы находились всего в нескольких футах над землей и много ниже границы облачности. Мы мчались над полями Лейстершира. Впереди мелькнула серая башня церковной колокольни. Я вырос здесь и потому точно знал, где мы находимся.

Снова раздался голос Питера:

«Пеленг 350, Джонни. Газуй. Он совсем рядом».

Мы оба увидели его одновременно. Смитсон что-то выкрикнул, но мой палец уже лежал на гашетке. Это был двухмоторный «Дорнье» с тупым носом и двумя килями. Он повернул влево и пошел на снижение. Мы описали широкий вираж, и когда немец снова появился на прицелах, ринулись в атаку.

Внезапно меня остановило смутное сомнение, и я не нажал на спуск. Вместо черно-белых крестов на крыльях бомбардировщик имел большие темные круги, напоминающие опознавательные знаки Королевских ВВС. А что если это какой-нибудь двухкилсвой самолет американского производства? Я был совсем рядом, менее чем в 70 ярдах, но стрелять было неудобно, так как я автоматически отвернул, как только увидел круги. Уже имелось слишком много случаев ошибочных атак. Но все мои сомнения улетели прочь, когда стрелок из верхней средней турели дал по моему «Спитфайру» длинную очередь. Мне

показалось, что сотни мячиков для гольфа промелькнули мимо кабины. Немец использовал фальшивые опознавательные знаки! Взбешенный, я заорал:

«Задай ему, Смити! Задай этому говнюку!».

Я заложил крутой вираж и снова попытался выйти в атаку, чтобы выместить на фрице свою злость. Смитсон проскочил мимо немца, и «Дорнье» нырнул в облако. Больше мы его не видели.

Два пилота синего звена слышали мой истошный вопль, и молодой Браун повел их в атаку. Клубочки белого дыма начали вылетать из одного мотора «Дорнье», но когда Браун выходил из атаки, немецкий стрелок подловил его и разнес фонарь. При этом Брауну повредило правый глаз. Он зажал рану, и белый шелковый шарф окрасился кровью. Наполовину ослепший пилот, испытывая страшную боль, все-таки посадил «Спитфайр» в Норт-Лаффенхэме.

Все остальные приземлились в Кингзклиффе, где нас встретил Бэзил Эмбри и его командир крыла. Они видели силуэт «Дорнье» и слышали пушечные очереди. Чем все кончилось? Горит где-нибудь в поле, а экипаж выпрыгнул? Я сообщил им неприятную правду. 4 «Спитфайра» сумели только повредить один мотор «Дорнье», а я сам вообще не выпустил ни одного снаряда. Другие пилоты тоже видели странные темные круги. Старших офицеров, как и нас, привела в ярость эта уловка.

Молодой Браун потерял правый глаз, но вскоре все-таки вернулся в эскадрилью, такой же бойкий, как и раньше. Он был полон решимости продолжать воевать. Командир авиакрыла проверил его на спарке, после чего разрешил летать на «Спитфайре». Высокое начальство предложило Брауну прекратить летать и перейти на канцелярскую работу. Но тут на арену выступил Бэзил Эмбри. Полковник лично рекомендовал допустить Брауна к боевым операциям. Он заявил, что лучше иметь одного смелого одноглазого пилота, чем пару двуглазых трусов! Высокое начальство поинтересовалось, как он будет управлять современным истребителем, имея один глаз? Тогда полковник выбросил козырного туза, заявив, что тот уже летает на «Спитфайре».

Вот так молодой Браун остался в строю, хотя перешел в эскадрилью ночных истребителей. Сегодня он командует эскадрильей «Шэклтонов» в составе Берегового Командования. Но после своих приключений, имевших место 14 лет назад, он стал известен в КВВС как «Циклоп» Браун.

Нас снова перевели, на сей раз в Кенли, в состав 11-й группы, эскадрильи которой понесли тяжелые потери в ходе Битвы за Англию. Наши «Спитфайры VI» могли оказаться полезными в боях

высоко над Францией, так как «Фокке-Вульфы» значительно превосходили «Спитфайр V», который был основным самолетом Истребительного Командования. Немцы вырывали у нас из рук превосходство в воздухе, которое мы получили в ходе тяжелых боев 1941 года. Но мое собственное будущее уже не было связано с 616-й эскадрильей. Мне стало известно, что меня собираются назначить командиром другой истребительной эскадрильи. Через пару дней в Кенли пришел приказ. Я должен был принять 610-ю эскадрилью в Норфолке.

На прощания у нас оставались всего несколько часов. Собралась вся эскадрилья, и мы провели вечер вместе, выпив огромное количество пива в местном пабе. Я попрощался со своим командиром наземной команды Рандерсоном, механиком Фредом Бартоном, оружейником Артуром Рэдклиффом, Фредом Вэрли, Гледхиллом, Джекменом, Дурхэмом и всеми остальными. Им приходилось много и тяжело работать, чтобы наши «Спитфайры» могли подниматься в воздух. На следующий день Вэрли забросил мои пожитки в автомобиль, старенький «Моррис-Майнор», и я отправился в Норфолк, в 610-ю эскадрилью.

Глава 9.
Эскадрилья графства Честер

На следующий день я представился полковнику Ронни Лиизу, командовавшему в Колтишелле. Он кратко описал мне ситуацию. Макс Айткен, знаменитый сын лорда Бивербрука, командовал 68-й эскадрильей. Они хорошо показали себя на «Бофайтерах». Это было просто отлично, так как давно пора было закрыть небо и ночью. Рядом с авиабазой имелись два малых аэродрома: Матласк, где базировалась эскадрилья «Уирлуиндов», и Ладхэм, который стал моим новым домом. Полковник рассказал мне о последних операциях моей новой эскадрильи. Это было сопровождение конвоев, слежение за вражеским судоходством у голландского побережья, несколько случайных вылазок вместе с 11-й группой и множество штурмовок.

«А существует ли шанс вернуться в состав 11-й группы, сэр?» — поинтересовался я.

«И неплохой, — ответил он. — Эскадрилья была выведена с первой линии осенью прошлого года. Давайте посмотрим, что вы сумеете для начала сделать здесь. Держите контакт с Максом. Его „Бо“ очень часто устанавливают радиолокационные контакты, даже чаще, чем могут справиться. В лунную ночь было бы полезно держать ваш „Спит“ рядом и проверить, смогут ли ваши парни воспользоваться полученной информацией. В следующий раз, когда фрицы прилетят сюда, я собираюсь лично сесть в „Спитфайр“. Удачи вам в 610-й».

Крау был одним из первых, кто приветствовал меня в Ладхэме. Прошлой осенью он бежал из Франции и теперь снова числился в своей эскадрилье. Было просто чудесно слышать, как он называет меня «сэр», так как в Тангмере он был старше меня и теперь вполне мог сам командовать эскадрильей. В то время командование не считало обязательным выбирать командира эскадрильи среди ее летчиков. Однако скоро должна была настать очередь и Крау, но в настоящий момент я не мог пожелать себе лучшего заместителя.

Мы собрали пилотов, и Крау представил меня разномастной компании канадцев, новозеландцев, австралийцев, французов. Тут были даже бельгиец, родезиец и белокурый норвежец, которого время от времени принимали за пилота Люфтваффе, когда он катался на мотоцикле в поисках кружки пива.

Я переговорил с ними в течение нескольких минут. Я хотел, чтобы эскадрилью вернули в состав 11-й группы, это была моя

цель. Эскадрилья находилась во второй линии почти год, и еще до конца лета нас наверняка бросят в бой. Я попросил командование выделить 1000 летных часов на эскадрилью в месяц, чтобы потом сбивать как можно больше фрицев и свести к минимуму уровень летных происшествий. Аварии совершенно неизбежны до тех пор, пока летают самолеты. Но уровень аварийности можно снизить постоянными тренировками, в ходе которых пилот досконально знакомится с самолетом и оттачивает технику пилотирования. Я сказал летчикам, что мы будем в течение пары месяцев подтягивать общий уровень, после чего, благодаря практике ротации эскадрилий в первой линии, наши шансы попасть на юг значительно повысятся. Я последовал совету коменданта авиабазы и полетел в Колтишелл, чтобы встретиться с Максом. Надо было постараться выработать тактику нашего взаимодействия с ночными истребителями. Макс был готов сотрудничать, но следовало согласовать вопрос еще и с командиром авиакрыла. Мы начнем тренировки при первой же возможности. А позднее, если все будет нормально, попробуем себя в настоящем деле. А пока Макс предложил остаться на ленч, чтобы встретиться с местными властями.

Я встретился с Роджером Франклином, начальником службы управления полетами, президентом совета офицерского клуба, офицером Вспомогательной авиации. Роджер управлял работой офицерского клуба исключительно умело. Каждое воскресенье устраивались приемы, а офицеры жили даже лучше, чем можно было предположить в те суровые дни 1942 года. Местные омары всегда были превосходны, война или не война. Но в тот день Роджер был мрачен. Он одолжил штабной автомобиль и тяжело повредил его. Комендант вызвал его на ковер и приговорил к уплате 5 фунтов на основании устава и инструкций министерства авиации.

Вскоре после этого ночью над Норвичем загудели вражеские бомбардировщики, для «Бофайтеров» появилось много работы. Полковник лично уселся в «Спитфайр», чтобы проверить свою теорию взаимодействия с «Бофайтерами». Его «Спитфайр» стоял возле вышки управления, и полковник сразу начал выруливать на взлет, чтобы не терять драгоценных секунд. И пропеллер истребителя со страшным треском врубился в крышу штабного автомобиля.

Но это не поколебало уверенности полковника. Так как обе поврежденные машины были одной модели, из двух разбитых автомобилей можно было собрать один.

Мы провели множество вылетов на штурмовку из Ладхэма. К счастью, зенитный огонь над Голландией был много слабей, чем

над Францией. Мы не понесли потерь, однако наши успехи в борьбе с вражескими автомобилями, баржами, паровозами и шлюзами тоже оказались незначительными. Более опытные летчики попытались использовать лунный свет для операций проникновения. Мы следили за вражескими самолетами и пытались повторить действия пилотов истребителей «Москито», которые подкарауливали свои жертвы во время захода на посадку. Наши «Спитфайры» не обладали достаточной дальностью полета, чтобы добраться до вражеских учебных аэродромов, поэтому наши поиски ограничивались аэродромами возле Амстердама и Роттердама.

Эти операции тоже не принесли нам успеха, однако было просто восхитительно лететь в Голландию над серебристыми волнами Северного моря. Такие перелеты через море были достаточно длинным путем для одномоторного «Спитфайра». Вид зеркально гладкой воды действовал умиротворяюще, но, признаться откровенно, я всегда чувствовал себя лучше когда летел над сушей. Чтобы не возвращаться, не использовав оружие, иногда мы наносили удары по наземным целям. Однако мы обнаружили, что земля выглядит обманчиво, особенно когда луна стоит низко, и такие атаки могут стать смертельно опасными. Они требовали отличного искусства пилотирования и железных нервов. Кроме того, во время подобных полетов требовался штурман, который будет следить за высотой, пока пилот сосредоточит свое внимание на цели. Поэтому мы решили, что обстрел наземных целей со «Спитфайра» ночью просто выходит за пределы человеческих возможностей, и отказались от него.

* * *

Начиналось нечто грандиозное. Августовским субботним вечером мы пригласили на обед нескольких гостей, и Ронни Лииз отозвал меня в сторону. Следовало спешно кое-что переделать в наших «Спитфайрах», так как на рассвете мы должны были отправиться в Уэст-Маллинг. Бросив гостей, мы разошлись спать, чтобы хоть немного отдохнуть перед вылетом.

В Уэст-Маллинге нам сообщили, что мы должны войти в состав авиакрыла 12-й группы вместе с новозеландской 485-й и канадской 411-й эскадрильями. Командовать крылом должен был Пат Джеймисон из Уитеринга. Он сказал, что мы будем базироваться в Уэст-Маллинге, пока не завершится операция. Джейми несколько раз летал на совещания в штаб 11-й группы. Хотя официально нам никто ничего не говорил, но обеспечение

секретности было поставлено из рук вон плохо. Все прекрасно знали, что канадские войска должны штурмовать один из городов на французском побережье. Мы тоже должны были принять участие в операции «Юбилей», злосчастном десанте в Дьепп.

Согласно официальной канадской истории войны, войска были погружены на корабли 2 и 3 июля, после чего их там фактически арестовали, запретив сходить на берег. Несколько высших офицеров посетили корабли и кратко проинформировали командиров о плане операции. Однако операцию пришлось отменить из-за ухудшения погоды, и солдаты все-таки высажены обратно. Но еще до этого Люфтваффе успели нанести удар по рейду Ярмута в западной части Солента. Канадский историк пишет: «Войска были проинформированы о цели предполагаемого рейда, но после того как им пришлось покинуть корабли, сохранить в тайне операцию стало невозможно. Поэтому генерал Монтгомери предложил отложить ее на неопределенный срок».

Через 6 недель план снова был приведен в действие. Вечером 18 августа Джейми довел до нас детали. Более 6000 солдат, из которых 5000 были канадцами, примут участие в операции. Десант должен будет уничтожить вражеские оборонительные сооружения, аэродром, радиолокационные станции, электростанцию, док и железнодорожную станцию. Они также должны были захватить вражеские десантные баржи и секретную документацию в штабах.

Наша первая мысль была очень простой. Нам крупно повезло в том, что мы будем действовать в воздухе, а не на земле. Мы были очень рады, что являемся летчиками, а не пехотинцами. Некоторые из нас летали над этим районом Франции около 2 лет и прекрасно знали, насколько сильна немецкая оборона. Те из наших пилотов, кто был сбит, но все-таки сумел вернуться, рассказывали о множестве батарей и укреплений. По нашему мнению, разведка совершенно неправильно оценивала состояние обороны Дьеппа, предположив, что город защищен крайне слабо.

Воздушной частью операции должен был командовать Ли-Мэллори из штаба 11-й группы. Наши действия начинались атакой бомбардировщиков против вражеских укрепленных пунктов. Все командиры войск на земле должны были сообщать о продвижении своих частей на штабной корабль офицерам наведения истребителей. «Летающие Крепости» американской VIII Воздушной Армии должны были провести второй дневной налет с начала войны. 24 тяжелых бомбардировщика нанесут удар по аэродрому в Аббевилле. Наша задача была простой и понятной. «Спитфайры» Истребительного Командования должны создать воздушный зонтик над Дьеппом. Хотя лорд Теддер сказал, что

такой зонтик будет протекать, мы пообещали, что не допустим атак Люфтваффе против наших войск на берегу и кораблей в море.

Мы взлетели первый раз в тот день, и большую часть пути через Ла-Манш Джейми держал нас над самыми морскими волнами. Когда до Дьеппа осталось около 10 миль, мы начали набирать высоту, чтобы выйти на предписанные 10000 футов. Наша эскадрилья должна была выполнять роль верхнего прикрытия. Когда мы выровнялись, я покачал крыльями, и мои парни бросились в стороны, как пробки от шампанского, выстраиваясь «растопыренной ладонью». Над Дьеппом поднимался высокий столб густого черного дыма. Мы внимательно слушали, как командир крыла отдает приказы по радио:

«Отходите с боем сейчас же. Уходите. Следите за „фоккерами“ на 6 часов. Всем самолетам Эльфина отрываться!»

Впереди нас «Спитфайры», «Мессершмитты» и «Фокке-Вульфы» перемешались между собой. Нам пока было рано вмешиваться, так как выше нас виднелись «фоккеры», и моей задачей было как можно дольше держать эскадрилью соединенно, чтобы прикрыть две эскадрильи внизу. Крау скомандовал отрываться, и мы круто развернулись, увидев группу «фоккеров» на этой же высоте. Немцы парами и четверками мчались нам навстречу. Перед моей четверкой внезапно появился «фоккер», и я дал длинную очередь с предельной дистанции. К моему удивлению, он задымил, выпустил шасси и полетел вниз. Крау сказал:

«Чертовски хороший выстрел, Джонни».

«Мессершмитты» и «Фокке-Вульфы» набросились на нас сзади и с флангов. Они рвались в бой, а у нас все мысли сосредоточились на том, чтобы удрать и спастись. Во время резкого разворота я увидел сверкающие крылья большой группы вражеских истребителей, которая мчалась к Дьеппу, и немедленно передал командиру крыла:

«Джейми, подходят сильные вражеские подкрепления. Около 50. Более».

Джейми был занят по горло, но все-таки нашел время вызвать штаб 11-й группы и попросить помощи. Во время маленькой передышки моя четверка, которая сократилась до 3 самолетов, заметила одиночный «Мессершмитт» и отправила его вниз. А затем они снова на нас навалились. Позднее мы решили, что нас атаковали более 100 вражеских истребителей. Три моих «Спитфайра» были сбиты. Я видел, как мой ведомый австралиец сержант Криг тоже пошел вниз, волоча за собой белую струю

гликоля из мотора. Враги наверняка бросятся за ним в погоню, пока он будет стараться спасти подбитый «Спитфайр». Рядом со мной еще держался один «Спитфайр», но вскоре я потерял и его, когда мы разошлись в противоположные стороны. Я остался один в чужом небе.

Начиная от земли и до высоты 20000 футов, в круге диаметром около 25 миль бушевала воздушная битва. Строй авиакрыла полностью рассыпался, но 36 «Спитфайров», или то, что от них осталось, еще выполняли свою задачу. Парами и четверками мы все-таки держались над Дьеппом.

Я заметил одинокий самолет над городом. Я повернул на него и опознал вражеский самолет как FW-190. Так как я не спешил, то решил покачать крыльями, чтобы осмотреться и убедиться, что сзади чисто. Однако эти маневры привлекли внимание немецкого пилота, и он повернул мне навстречу. Мы пошли друг на друга в лобовую и отвернули влево в самый последний момент. После этого мы закружились на встречных курсах, понемногу снижаясь.

«Фоккер» имел странные обозначения на борту чуть ниже кабины. Нарисованная эмблема очень походила на опознавательные знаки итальянских ВВС, как мне показалось. Этот пилот итальянец! Мы не сталкивались с ними с тех пор, как они получили хорошую трепку над Темзой во время Битвы за Англию. С тех пор мы их искали, но не видели. Впрочем, мы были невысокого мнения о боевых качествах итальянцев. Он мой, подумал я. Он мой! Я забыл об опасностях, которые грозят одинокому «Спитфайру», и начал сужать круги, чтобы выйти ему в хвост.

Дав полный газ, я бросил «Спитфайр» в вертикальную петлю. У меня потемнело в глазах, но где этот проклятый итальянец, который должен быть у меня на прицеле? Я подумал, что сам могу оказаться у него на прицеле. Сначала самоуверенность превратилась в раздражение, что противник ускользнул, но его тут же сменили смутные опасения. Я заложил такой крутой вираж, на какой только был способен «Спитфайр», но «фоккер» приклеился к моему хвосту, как пиявка. Теперь только вопрос времени, когда он до меня доберется!

Я толкнул ручку вперед до упора и перешел в вертикальное пике. Это был рискованный маневр, так как «фоккер» на пикировании был устойчивее и обладал более высокой скоростью. Но я решил, что это единственный шанс спастись. У самой земли я выполнил еще один крутой вираж, проскочив над самыми крышами. Однако «фоккер» все еще висел у меня на хвосте. Несколько секунд мы крутились вокруг столбов дыма. А затем я

решил использовать маленький трюк, чтобы избавиться от противника.

Совсем рядом с берегом я увидел эсминец, окруженный горсткой мелких катеров. Нам настрого приказали не снижаться ниже 4000 футов над кораблями, которые в противном случае могли открыть огонь. Я ударил по сектору газа, переводя его на максимум, вышел из виража и помчался прямо на эсминец, держась над самой водой. Все его зенитки немедленно открыли огонь, и к моему самолету потянулись разноцветные трассы. Еще одна трасса, уже с «фоккера», промелькнула над самой кабиной. В последний момент я перепрыгнул через эсминец и сразу снизился до высоты нескольких футов. Потом я повернул влево и начал искать «фоккер». Он пропал. Либо зенитки его отпугнули, либо сбили, на что я надеюсь. Я сбросил скорость и направился к Уэст-Маллингу.

В тот день мы совершили 4 вылета, но все последующие бои были не такими жестокими, как первый. Люфтваффе превзошли нас в воздушных боях и сбили по два самолета на каждый потерянный. Это еще раз показало, что FW-190 полностью превосходит «Спитфайр V». Немцы также продемонстрировали, что могут быстро перебрасывать подкрепления в район боя. Поздно вечером мой ведомый-австралиец позвонил из Ньюхейвена и сказал, что выпрыгнул с парашютом, но был подобран одним из наших кораблей в 6 милях от берега. Он остался невредим, однако его тяжело потрясло то, что он увидел и услышал во время обратного путешествия.

Действия «Харрикейнов» и «Тайфунов» непосредственной поддержки войск оказались почти неэффективными, потому что они ни разу не участвовали в подобных операциях, когда солдаты противников сходятся вплотную. Позднее мы отработали тактику и систему связи, с помощью которой наши войска смогли давать целеуказания. В Италии наши летчики успешно наносили удары по противнику, засевшему в домах на противоположной стороне улицы. Но всего этого во время высадки в Дьеппе еще не было. Когда Ли-Мэллори спросили, какова ситуация в районе боя, он ответил: «Ситуация слишком запутанная, чтобы можно было что-то сказать».

Тактический рейд на Дьепп завершился полным провалом. Ни одна из поставленных задач не была полностью выполнена. Слабое обеспечение секретности, неточные данные разведки, плохая связь между авиацией и войсками привели к полному хаосу. Это история величайшей отваги и страшных потерь. Например, из 533 человек одного из канадских батальонов вернулись всего 52, в том числе 28 раненых. Возможно, Честер

Уилмотт лучше всего подвел итоги операции, сказав: «Рейд на Дьепп стал кровавым предупреждением о силе Атлантического вала».

* * *

Примерно в это время Кокки и его эскадрилья «Тайфунов» перебрались в Матласк. Его офицеры обосновались в симпатичной старой мельнице. В свободное время они прогуливались по полям, охотясь на куропаток. Я познакомился с замечательным старым спортсменом Джимом Винсентом, который показал мне, что охота — это нечто большее, чем просто пальба и набивание ягдташа. Мы с Кокки проводили время просто чудесно. Мы отправлялись на север на моем крошечном «Моррисе», навещая его родных. Я вернулся с маленьким черным щенком Лабрадора, которого назвал Салли. Потом она вместе со мной отправилась в Нормандию и проделала весь путь от Нормандии до берегов Балтики.

Время от времени приезжали наши подружки и останавливались на уик-энд в ближайших пабах и отелях, либо мы устраивали танцы в офицерском клубе. Все это были легкие интрижки, которые я не воспринимал всерьез. Мы твердо решили, что с серьезными делами следует подождать до окончания войны. Но во время одной вечеринки в Норвиче я увидел прелестную Паулу Ингейт, и мы начали встречаться. Она работала в центре управления норвичской вспомогательной пожарной службы. Примерно через месяц мы обручились. У меня не хватило денег, чтобы купить настоящее обручальное кольцо, поэтому ей пришлось подождать, пока мы не поженимся, хотя ожидание было долгим.

Как-то вечером в конце сентября грохнула бомба! Я переодевался у себя в комнате, чтобы поехать в Норвич на свидание с Паулой, но меня вызвал адъютант эскадрильи. У него были какие-то важные новости, о которых нельзя говорить по телефону.

«Оставайся на месте, Артур. Я отправляюсь в Норвич и по пути загляну к тебе», — приказал я.

Через несколько минут я был у него.

«Мы получили приказ на перебазирование», — начал адъютант.

Я ответил:

«Отлично. Сейчас самое время вернуться в 11-ю группу. Куда именно? Биггин, Кенли или Норт-Уилд? Наверное, нас пересадят

на новые „Спитфайры IX“…»

Но адъютант прервал мои рассуждения холодным душем:

«Мы не получим „девятки“, если вы на это рассчитывали! Нас меняют местами с эскадрильей из Кэстлтауна».

«Кэстлтаун! Да где он находится?» — спросил я, так как никогда не слышал об этом местечке. Но адъютант уже все успел выяснить.

«Я посмотрел по карте. Это самый северный аэродром в Шотландии. Возле городка, именуемого Терсо. Как я полагаю, там вполне достаточно овец, и ничего более!»

А ведь я обещал эскадрилье переброску на юг. Все просто выбивались из сил, чтобы как можно лучше к этому подготовиться. И вот такая награда! Это решение придется оспаривать на самом высоком уровне.

На следующий день я сообщил новость своим командирам звеньев Алану Лори и Дугу Коллинджу. Лори заменил Питера Пула, который был сбит над Дьеппом, а заводной, но не слишком самостоятельный Коллиндж недавно сменил Крау, который отправился формировать новую эскадрилью «Тайфунов». Они тоже были потрясены этой новостью. Я попросил их хранить все в секрете и немедленно полетел в Колтишелл, чтобы встретиться с новым командиром крыла. Он выразил сочувствие, но сказал, что вряд ли сможет чем-то помочь. Перемещением эскадрилий занималось Истребительное Командование, и если они решили отправить нас на север, так оно и будет. Я спросил, могу ли я переговорить по этому вопросу с командиром авиагруппы вице-маршалом Саулом, и получил разрешение.

Командир группы выслушал мой рассказ. Он сам думал, что с нашей эскадрильей поступили неправильно, и уже доложил об этом в штаб Истребительного Командования. Но все выглядело так, что нам придется отправляться в Кэстлтаун. Он слегка удивился, когда я попросил краткосрочный отпуск, чтобы лично побывать у главнокомандующего, однако разрешил. Впрочем, он сомневался, что у меня что-то получится.

Через несколько дней мы перелетели в Биггин-Хилл, чтобы принять участие в крупнейшем рейде «Крепостей». Мы встретили над целью более сотни «Крепостей» и помогли привести их домой, несмотря на решительное сопротивление «Фокке-Вульфов». Командир крыла Биггин-Хилла вел мою эскадрилью, и парни действовали отлично. Наша задача была нелегкой, так как он летел на новом и мощном «Спитфайре IX», который значительно превосходил наши «пятерки». Но мои трое пилотов ухитрились удержаться рядом с ним в головном звене и надежно прикрыли его во время атаки, когда он сбил «фоккер» и повредил

второй. Командир крыла был очень доволен и сказал, что был бы рад, если бы мы постоянно базировались в Биггин-Хилле. Такой неожиданный отзыв делал наше предполагаемое путешествие на север еще более невыносимым.

Я позвонил дежурному офицеру в штаб Истребительного Командования. Не организует ли он мне встречу с главнокомандующим? Дежурный заколебался. Не в привычках главнокомандующего было встречаться с озабоченными командирами эскадрилий. Однако я подчеркнул, что действую строго по уставу, обращаясь по команде. Комендант базы и командир группы дали свое разрешение. Ладно, сдался дежурный. Завтра в 14.00 главнокомандующий будет у себя, и он, дежурный, посмотрит, что можно для меня сделать.

Я захватил с собой в качестве моральной поддержки Лори. Мы надели лучшие мундиры и прибыли в Бентли-Приори задолго до назначенного времени. Штабист не скрывал своего пессимизма. Так ли необходим наш визит? Ведь все это так необычно.

«Но столь же необычно, что мою эскадрилью отправляют на север Шотландии после года, проведенного в 12-й группе, — возразил я. — А если он так занят, что не может встречаться с командирами эскадрилий…»

«Подождите здесь, — оборвал меня штабист. — Я вернусь через пару минут».

Вскоре он вернулся с рассерженным полковником, который уставился на нас с мрачным блеском в глазах.

«Это вы хотите видеть главнокомандующего, Джонсон? В чем ваш вопрос?» — строго спросил полковник МакЭвой.

Я кратко объяснил суть дела.

«Я уверен, главнокомандующий примет вас, — сказал полковник. — Подождите здесь, я переговорю с ним».

Он вернулся буквально через несколько секунд.

«Входите, но постарайтесь покороче, он страшно занятой человек».

Мы втроем вошли в прекрасно обставленный кабинет. Шолто Дуглас сидел за огромным столом. Это был массивный, невозмутимый и отменно вежливый человек.

«Итак, Джонсон, вы хотели меня видеть. О решении перевести вас в Кэстлтаун. Очевидно, вы не согласны с моим решением?»

Я произнес тщательно подготовленную короткую речь. Мы провели год в составе 12-й группы, часто летали через Северное море, но почти не имели воздушных боев, нашей основной работы. Я командую эскадрильей совсем недавно, однако мне было обещано перевести нас на юг. И вместо этого — Кэстлтаун.

Главнокомандующий немного помолчал, а потом произнес:

«Вы вернетесь в эскадрилью и сообщите людям, что они направляются в Кэстлтаун. Вы можете сказать, что встречались со мной и я пообещал, что вас переведут в 11-ю группу к началу весны. Если из штаба не будет новостей, в феврале снова приезжайте ко мне. Но вы обнаружите, что и в Кэстлтауне можно найти компенсацию. До свидания».

Мы козырнули и вышли. Я встал перед необходимостью сообщить эскадрилье неприятное известие. Однако я чувствовал, что наш визит не был напрасным. Похоже, полковник думал то же самое, потому что он пожал мне руку, улыбаясь, и пожелал удачи.

Вскоре мы покинули Норфолк и направились на север. Во время перелета мы были страшно заняты и поставили рекорд по количеству снарядов, израсходованных при стрельбе по мишеням. Мы обнаружили, что в Колтишелле имеются не только овцы, и вскоре подпали под очарование его дикой красоты. Местные жители отличались исключительной теплотой и гостеприимством. Мы опоздали к сезону ловли лосося. Члены офицерского клуба занимались рыбной ловлей в речке Терсо с благородного разрешения местного лендлорда сэра Арчибальда Синклера. Хотя лорд Тичфилд не имел официальных отношений с 610-й эскадрильей, он прислал теплое письмо и сообщил, что нам разрешат охотиться в соседнем лесу Берридейл. Подстрелить нам почти никого не удалось. Однако иногда вся эскадрилья — офицеры, унтер-офицеры, рядовые — вместе обедала в отеле «Даннет». Мы охотились на диких уток, когда те прилетали на озеро Лох-Хейлен, и гонялись за куропатками на болотистых пустошах.

В ноябре мы с Паулой поженились. Ей было 19 лет, а мне 25. Впереди нас ждала бесконечная война, и, как многие другие люди, мы хотели урвать свой кусочек счастья, пока это возможно. Мы договорились, что, пока я буду числиться в действующей армии, она будет жить дома. Я не хотел, чтобы она таскалась следом за мной по аэродромам.

Свадьба состоялась в Норвиче, и Кокки был нашим свидетелем. Многие офицеры тем или иным способом сумели добраться до Норвича. Я провел пару дней вместе с Кокки в Миллхаусе, где мы устроились прощальную холостяцкую вечеринку.

Шолто Дуглас не забыл своего обещания. В начале января 1943 года нас перевели обратно в 11-ю группу, и наша эскадрилья снова оказалась в Вестхемпнетте. На этот раз мы делили аэродром с новозеландцами из 485-й эскадрильи, которыми командовал отважный Пер Грант. Третьей эскадрильей авиакрыла

Тангмера была 165-я, которую возглавлял бывший сержант Джим Хэллоуз. Он был известен тем, что во время Битвы за Англию в течение одного дня заработал сначала Медаль за летные заслуги, а потом пряжку к ней. Состав крыла сменился полностью, но местные жители нас помнили, и Артур Кинг устроил в «Единороге» прием по случаю нашего возвращения.

Прошло почти два года с тех пор, как Дуглас Бадер принял командование авиакрылом Тангмера. И вот в моей эскадрилье появился еще один безногий пилот. Колин Ходжкинсон потерял ноги, когда служил в морской авиации. Однако Бадер показал ему, что следует делать, и Колин оказался таким же упрямым человеком. Вскоре он вернулся в строй и доказал, что является полезным и агрессивным бойцом. После того как отбыли последние гости, мы решили опрокинуть по последней кружке пива. Ходжкинсон извинился, встал и пошел через зал к лестнице. Внезапно раздался жуткий грохот. Безногий пилот ухватился за перила, и они не выдержали! Ходжкинсон вместе с обломками перил полетел вниз на каменные плиты, до которых было 10 футов. Мы бросились к нему на помощь. Однако он сел сам и тупо помотал головой. Я сказал:

«Это было классно. Ты в порядке? Что с твоими ногами, Колин?»

«О, с ними-то все в порядке, сэр», — ответил он.

«Ты уверен? Может, вызвать врача?»

«Спасибо, сэр, не надо. Я приземлился на голову!»

Нашей первой потерей во время этого оперативного цикла стал сержант Паркер, не вернувшийся из вылета на штурмовку. Остальные пилоты, участвовавшие в операции, слышали, как он передал сигнал бедствия после того, как пересек линию берега на обратном пути. В центре управления полетами сумели точно определить, откуда шла передача. Я взял шестерку «Спитфайров» и полетел на поиски. Рег Грант взял четверку новозеландцев, а Джим Хэллоуз поднял четверку, чтобы прикрыть спасательные катера. Мы вели поиски до наступления темноты, но ничего не нашли. Паркер стал четвертым пилотом, который погиб за 3 дня штурмовок.

Нам крепко досталось от «Фокке-Вульфов», когда мы вместе с 2 другими эскадрильями прикрывали дюжину бомбардировщиков «Вентура», атаковавших цели в районе Кана. Командир бомбардировщиков держал свою маленькую группу под самыми облаками, чтобы оказаться подальше от зениток. Поэтому у «Спитфайров» просто не было свободного пространства, чтобы занять позицию **над** бомбардировщиками. Истребители прикрывали «Вентуры» с флангов, а я держал свою эскадрилью

сзади, чтобы зачистить пространство над целью после окончания бомбардировки и прикрыть «Вентуры», когда они повернут в обратный путь.

«Фокке-Вульфы» уже ждали нас. Немецкий командир оказался достаточно умным и ничего не предпринимал, пока наше прикрытие не потеряло строй во время разворота над Каном. Тогда он бросил сквозь разрыв в облаках около 30 «фоккеров», и они смешались с нашими самолетами. Когда я разворачивался, то постарался оценить ситуацию, чтобы понять, как действовать дальше. «Пчелиный рой» уже пересек линию берега и находился на полпути домой. Нам следовало любой ценой удержать «фоккеры» над Каном, чтобы помешать им гнаться за бомбардировщиками.

«Фоккер» отстрелил хвост «Спитфайра» молодого Смита, но наш пилот успел выпрыгнуть. Я видел, как его парашют плавно снижается к морю в 3 милях от французского берега. Неприятность случилась с сержантом Лисовским, одним из моих польских пилотов. Его «Спитфайр» задымился. Я тут же вызвал Лисовского по радио:

«Синему-3 от красного лидера. Ты не вернешься на этом самолете. Поворачивай в сторону суши и прыгай или совершай аварийную посадку».

Это был приказ, однако упрямый поляк ответил:

«Я постараюсь дотянуть до Англии».

Я подумал, что он законченный болван. Ему придется прыгать над серединой Ла-Манша, и в ледяной воде он не проживет более 20 минут.

Затем снаряд попал в самолет «Паппи» Райта. От удара ручка управления вылетела из ладоней пилота, и «Спитфайр» перевернулся брюхом вверх и полетел к земле. Сначала пилот решил прыгать с парашютом, но «Спитфайр» сохранил управление, и Райт сумел выровнять машину у самой воды, после чего полетел в Тангмер.

У меня осталось всего 9 «Спитфайров», а «фоккеры» не отставали. Так как бомбардировщики уже скрылись, я приказал своим парням:

«Спускайтесь к воде и удирайте. Я делаю то же. Немедленно!»

Мы летели на высоте всего нескольких футов над лениво шевелящимися волнами. Они всегда были готовы проглотить неосторожную жертву, и я решил воспользоваться этим преимуществом. Если «Фокке-Вульфы» захотят драться с нами, им придется спуститься вниз, а здесь нам будет гораздо легче, так как немцам придется тщательно следить за высотой. В прошлом немецкие пилоты не раз демонстрировали, что такой бой им не

по душе.

Я пересчитал свои «Спитфайры». Четыре в моем звене. Слева видна тройка Алана Лори. Итого семь. Где еще два?

Не видно. Но затем краем глаза я заметил что-то вверху. Это была пара «Спитфайров», которая летела совершенно прямо выше нас. Ею командовал офицер, который был временно придан нашей эскадрилье на неделю-другую. Я увидел группу «фоккеров» позади пары «Спитфайров» и повернул свою четверку на помощь, одновременно предупредив товарищей по радио.

Но мы опоздали. Когда мы завершили разворот, «Фокке-Вульфы» уже нанесли удар, и два «Спитфайра» падали вниз. Головной самолет был тяжело поврежден и сильно дымил. Потом он вспыхнул.

Из своих кабин мы следили за горящим «Спитфайром». Мы ничем не могли ему помочь, только засечь, где сядет пилот, выпрыгнувший с парашютом, и сразу передать точные координаты этого места в Тангмер, чтобы летчика могли спасти. Но вместе того чтобы использовать оставшиеся до падения секунды и выпрыгнуть с парашютом, летчик запаниковал и начал кричать по радио. За эти мгновения на нас обрушился неслыханный поток самой грязной ругани. Мы все поганые ублюдки! Мы все виноваты в том, что он горит! Он должен умереть! Один. Мы его бросили! И он не вернется. Мы…

Я очнулся от оцепенения и щелкнул тумблером, чтобы не слышать этой брани. Радио умолкло, и мы все увидели, как «Спитфайр» полого врезался в ледяную воду. Я передал координаты в Тангмер, и мы полетели дальше, прижимаясь к воде. Море уже проглотило самолет, и на поверхности не осталось ни обломков, ни спасательной лодки. Наша семерка вернулась на аэродром, и мы больше не произнесли ни слова, пока не приземлились.

Райт сумел вернуться в Вестхемпнетт. Как ни странно, Лисовский тоже оказался дома. Но вскоре мы потеряли другого поляка, Скубинского, когда над Францией нас атаковали более 60 «фоккеров». Рег Грант потерял троих новозеландцев, в том числе своего младшего брата.

В итоге эскадрилья потеряла 5 пилотов за 5 дней. Мы просто не могли продолжать операции при таком уровне потерь. Наш командир крыла отбыл к новому месту службы. В ожидании его преемника я несколько раз водил авиакрыло Тангмера. Так как Рег Грант был отозван в тыл, я оказался старшим из командиров. Наши рейды во Францию стали гораздо более опасными. Когда офицер управления полетами сообщал мне, что впереди замечена группа вражеских истребителей, я старался избежать боя, если

только солнце и высота не давали нам шанса на внезапную атаку. Слишком велико было превосходство «Фокке-Вульфов» над «Спитфайрами» весной 1943 года.

Однажды меня вызывали к телефону. На линии был штаб 11-й авиагруппы.

«Доброе утро, Джонсон. Не будете ли вы любезны сообщить, сколько у вас летных часов и когда вы отдыхали в последний раз?»

Я осторожно ответил:

«Мне нужно заглянуть в мою летную книжку. А в чем дело?»

«Ничего, обычная канцелярская рутина, — постарался успокоить меня штабист. Однако я уловил какую-то фальшивую нотку. — В любом случае, не беспокойтесь о летных часах. Когда вы в последний раз отдыхали?»

Я уверенно соврал:

«Да совсем недавно. Мы только что прибыли с севера Шотландии. Там чудесная охота. Как раз тот отдых, который требуется.

«Я понял», — ответил он, оставив меня гадать, что там творится.

Через несколько часов снова зазвонил телефон. Мне пришлось немного подождать, пока на линию выйдет командир авиагруппы вице-маршал Сондерс.

«Хэлло, Джонни. Что это я слышал насчет отдыха вашей эскадрильи в Кэстлтауне?»

«Сэр, это было гораздо лучше, чем обычный отдых», — поспешно ответил я.

«Я надеюсь. Дело в том, что я намерен сделать тебя командиром крыла. Канадское крыло в Кенли. Они получили новые „Спитфайры IX“. Пришивай еще одну нашивку и отправляйся туда завтра же. Сообщи мне, если тебе понадобится какая-нибудь помощь».

«Спасибо, сэр. Есть только одна деталь. Я рекомендую назначить Лори командиром эскадрильи. Я знаю, что так не принято, но у нас тут тяжелые бои с „фоккерами“, и он прекрасно ориентируется в ситуации».

«Хорошо, я подумаю об этом. Удачи тебе с канадцами», — ответил командир группы.

Алан Лори получил эскадрилью, а норвежец Хвинден стал командиром звена В. Артур Кинг устроил прощальную попойку в «Единороге», и мы отпраздновали получение новых званий. До того я пригласил Паулу провести вместе уик-энд, но сейчас все это отменялось. Дозваниваться до Норвича пришлось довольно долго, наконец сонная Паула подошла к телефону. Правила

секретности мешали мне говорить обо всем открыто, поэтому пришлось вертеться.

«Дорогая, меня переводят, но совсем недалеко. За море плыть не придется», — объяснил я.

«Когда ты уезжаешь?» — спросила она.

«Завтра. Я только что попрощался с ребятами. Разве ты не слышишь шум?»

«Да, они снова поют свои ужасные песни! А как насчет уикэнда?» — спросил сонный голос из Норвича.

«Боюсь, об этом придется забыть. Дело в том, дорогая, что меня произвели в подполковники, и завтра я должен прибыть на новое место».

Внезапно ее голос стал четким и чистым. Но женщина всегда остается женщиной.

«Не могли подождать до понедельника!»

Глава 10.
Канадское авиакрыло

Пока я ехал в Кенли вместе со своим Лабрадором Салли, которая дремала, свернувшись на сиденье, у меня было достаточно времени поразмыслить. Несколько канадцев служили в 610-й эскадрилье, но в ней оказались люди полудюжины национальностей, поэтому разношерстную толпу было довольно легко превратить в единый коллектив. Я вполне согласен с теми командирами, которые говорят, что гораздо легче командовать такой эскадрильей, чем составленной из пилотов одной национальности. Канадские пилоты славились своим упрямством, и требовалась железная рука, чтобы управлять ими. Я вспоминал Бадера, который часто ругал канадцев на все корки. Но в то же время его самым лучшим пилотом и верным другом был Стэн Тэрнер.

Кроме того, я гадал, как «Спитфайр IX» будет смотреться против FW-190. Мотор на «девятке» был больше и мощнее, но его втиснули в тот же самый самолет. Единственными отличиями были чуть более длинный нос и увеличенное количество выхлопных патрубков, а в остальном самолет выглядел точно так же, как «пятерка». Это являлось важным тактическим преимуществом. С нормальных дистанций боя немецкие летчики не могли различить эти самолеты, что нас вполне устраивало. Когда сказывалось превосходство в летных характеристиках, различать «Спитфайры» было уже поздно. Мой личный счет в это время составлял скромную цифру 8 побед.

Я размышлял над своими обязанностями в качестве командира крыла. Такое назначение в одно из лучших крыльев 11-й группы было пределом мечтаний многих летчиков. В предыдущих главах я уже говорил, что обязанности командира заключаются не в увеличении своего личного счета, а в обеспечении успеха всего крыла. Моей работой станет вести за собой и показывать, как надо драться. Нужно будет в кратчайший срок навести на противника максимальное количество орудий. Снизить потери до минимума и не подставлять крыло под внезапные атаки. Контролировать ход боя и держать крыло совместно, как единое целое, не позволять ему расколоться на отдельные изолированные неэффективные кучки. Это было уже значительно труднее. Всех этих целей можно было добиться только высоким искусством пилотирования, высокой летной дисциплиной и строгой дисциплиной радиопереговоров.

Я подъехал к офицерскому общежитию и припарковал маленький «Моррис» у стены. Канадские пилоты глазели на мою машину с веселым удивлением, так как у себя на родине привыкли к четырехколесным монстрам. Из общежития вышел широкоплечий майор и небрежно козырнул мне.

«Подполковник Джонсон?»

«Так точно».

«Я Бад Мэллой. Подполковник Ходсон, чье место вы заняли, сегодня отсутствует, как и комендант базы. Может, сначала перекусим, потом пивка, а уж потом я вам все расскажу и покажу, познакомлю с вашими дикими канадцами?»

После ленча я осмотрел свою комнату. Общежитие казалось герметически закупоренным, а паровое отопление работало на полную мощность. Так я познакомился с одной из особенностей быта североамериканцев. Однако выносить это было трудно, и вскоре я перебрался в комнату штаба, где не было такой роскоши, как паровое отопление.

В этот день небо затянули низкие тучи, моросил мелкий дождь, поэтому мы с Мэллоем не спеша прогулялись по аэродрому, встретились с двумя командирами эскадрилий и более чем 70 летчиками. Высокий, лысоватый Сид Форд, командир 403-й эскадрильи, родился в Новой Шотландии. Он уже был награжден Крестом за летные заслуги с пряжкой и зарекомендовал себя как умелый командир и агрессивный пилот. Командир 416-й эскадрильи Фосс Болтон был выходцем из провинции Альберта. Он был очень дружелюбным человеком, хотя не мог похвастать большим боевым опытом. Большую часть своей карьеры он летал в Канаде.

Я с удивлением узнал, что они все еще применяют устаревший строй и летают колоннами. Мы долго говорили об этом. Я рассказал о преимуществах развернутой четверки, или «растопыренной ладони». Сид Форд, который достаточно долго летал на «Спитфайре IX», несмотря на мои аргументы, отстаивал колонну. Болтон колебался между двумя вариантами строя. Вероятно, ему не нравилось, что новый командир крыла начинает все менять уже через несколько минут после прибытия. Я почувствовал, что настало время принимать решение.

«В первые вылеты я сам поведу эскадрилью Фосса, будем действовать четверками. Вы, Сид, займете позицию со стороны солнца на 3000 футов выше. Вы можете использовать любой строй, который позволит вам выполнить задачу. Мы посмотрим, как пойдут дела в первых вылетах, а потом решим, что лучше для всего крыла»»

На следующий день я встретился с высоким симпатичным

Кейтом Ходсоном, который тоже был канадцем. Он рассказал мне о последних операциях крыла. Две эскадрильи получили свои «Спитфайры IX» несколько месяцев назад. В январе они потеряли над Францией командира крыла, и Кейт был назначен на его место.

«Погода сейчас работает против нас. У нас нет шансов собрать всех вместе. Но она в любой момент может улучшиться, и хорошо бы. Парни уже начинают немного нервничать. Они получили прекрасные самолеты и, как мне кажется, летают совсем неплохо. Они просто жаждут пары хороших стычек с „фоккерами“. Если вам удастся это во время первых вылетов, все будет нормально».

Потом подошел старший офицер разведки и сказал, что я должен выбрать себе позывной. Он передал мне длинный список утвержденных позывных, я просмотрел его и увидел слово «Седой».

«Вот это. Седой. Коротко и ясно. Мне это нравится. Вы доведете до остальных?»

«Да, сэр, — ответил главный шпик. — Но вам придется его менять каждые несколько месяцев. Иначе фрицы быстро вычислят по позывным конкретного командира крыла и будут знать, где вы. Это нарушает секретность».

Я использую этот позывной до сих пор!

Пару дней назад прибыл новый «Спитфайр», и сейчас его проверяли в мастерских. Я встретился с инженером крыла, и мы вместе осмотрели его. Самолет был новеньким, сверкал свежей краской. Позднее я поднял его в воздух и попробовал повертеть, чтобы почувствовать новую машину, ведь я впервые сел на «девятку». Истребитель казался очень быстрым, мотор работал отлично, самолет подчинялся малейшему движению ручки. Я решил, что он будет моим, и позднее ни разу не пожалел о своем выборе.

Вместо обычных больших букв, присвоенных эскадрильям, командирам крыльев было разрешено писать на борту свои инициалы. Это была высокая привилегия, и я показал своему механику, где следует написать «JEJ» и нанести сине-красный вымпел командира крыла. Шпик, слушавший наш разговор, весьма неодобрительно отозвался об этом.

«Мне кажется, вы делаете ошибку, когда пишете инициалы на „Спитфайре“. Разведка утверждает, что фрицы специально охотятся за машинами командиров. Буквы JEJ будут выглядеть крайне подозрительно. Почему бы не использовать обычные обозначения эскадрильи?»

Я рассмеялся и ответил:

«Слушай, разведка. До сегодняшнего дня я летал 3 года, и я не собираюсь попадаться им! Не забывайте, меня будут прикрывать 23 „Спитфайра“. Если фрицы хотят драки — они ее получат!»

Следующие несколько дней погода была такой же плохой, и мы просто не могли действовать целым крылом. Но мы во время коротких периодов улучшения могли взлетать по одиночке. Я несколько раз поднимался, чтобы опробовать 2 пушки и 4 пулемета. Это было стандартной процедурой, так как нужно было пристрелять оружие и определить идеальную дистанцию стрельбы для конкретной машины. Средний пилот, как правило, был неважным стрелком. Поэтому он поливал, как из лейки. Но гораздо вернее было тщательно прицелиться и дать очередь, когда противник окажется в точке сосредоточения огня. Пушки Сида Форда были настроены на такую точку. Ленты его фотопулемета показывали, как это действенно, поэтому я последовал его примеру[8].

Прошли 3 недели, но лишь раз или два нам удалось взлететь всем вместе. Однажды, еще не добравшись до Франции, мы увидели вдали большую группу «Фокке-Вульфов». Однако у нас было мало топлива и мы были вынуждены вернуться, не сделав ни единого выстрела. Мои канадцы летали очень хорошо, а их летная дисциплина была просто превосходной. Я полагаю, с этим обстояло лучше, чем в обычной средней эскадрилье. Однако нам нужна была хорошая драка с парнями из Аббевилля, чтобы почувствовать себя настоящим боевым крылом. Возможность представилась в субботу в начале апреля.

Мы сидели за ленчем, когда по громкой связи сообщили, что крылу объявляется часовая готовность. Я отправился в центр управления полетами, чтобы уточнить детали, после чего смогу сообщить их летчикам. Дело предстояло незначительное, но все-таки это было лучше, чем попусту убивать время. Крау должен был вести свою эскадрилью «Тайфунов» через пролив на бреющем и нанести удар по взлетным полосам аэродрома в Аббевилле, после чего ему следовало смыться как можно скорее. Мы должны были появиться над Францией в тот момент, когда «Тайфуны» повернут назад, и сбить все «Мессершмитты» и «Фокке-Вульфы», которые взлетят после бомбардировки.

Это была очень простая операция, как для эскадрильи Крау, так и для моего крыла. Для нас все фактически сводилось к свободной охоте. Мы не были привязаны ни к какому определенному району. Погода была прекрасной, и мы должны были действовать с помощью новой радиолокационной станции в Кенте, которая быстро приобретала славу исключительно

полезного инструмента управления полетами. Наступали выходные, и реакция противника, как всегда в эти дни, ожидалась более ожесточенная, чем в будни.

Я позвонил майору Хантеру, начальнику станции, рассказал о своих планах. Мы договорились, что он нарушит радиомолчание, только если на экранах появятся вражеские самолеты.

Мы пересекли французское побережье к югу от Ле-Туке. Я видел поблескивающие кабины «Тайфунов» Крау внизу. Они уже направлялись обратно в Англию. На высоте 19000 футов с неприятным хлопком включились нагнетатели, моторы зарычали сильнее, и нам пришлось убирать газ. На высоте 24000 футов я перешел в горизонтальный полет. Эскадрилья Болтона выстроилась шеренгой четверками. Эскадрилья Форда еще не завершила набор высоты, за самолетами только что появились предательские инверсионные следы, которые были видны издалека. Но прежде чем я вызвал его, он сам снизился на пару сотен футов, и белые хвосты пропали.

Молчание нарушил Хантер:

«Седому от Травяного Семечка. Более 20 бандитов набирают высоту со стороны материка. Пеленг 140».

«О'кей, Травяное Семечко. На какой высоте?»

«Значительно ниже вас, Седой. Они подходят к берегу, и я постараюсь вывести вас со стороны солнца. Держите 140».

Это был прекрасный пример взаимодействия между офицером управления и командиром крыла. Мы впервые работали с Хантером. Он обладал кое-какими качествами Вудхолла: передавал информацию спокойно и уверенно. Весь механизм взаимодействия станции дальнего обнаружения и истребительного крыла функционировал, как часы. Внезапно я преисполнился уверенности.

«Седому, бандиты под вами на высоте 15000 футов. Влево на 310. Атакуйте».

«О'кей, Травяное Семечко. Влево на 310», — скомандовал я.

«Седому. Бандиты в 7 милях от вас на 5000 ниже. Полный газ».

Я перевел «Спитфайр» в пологое пике и начал осматривать горизонт в поисках неприятеля. Пока небо было чистым.

«Седому. Еще одна большая группа бандитов позади вас. От 5 до 8 миль. Будьте осторожны».

Все могло пойти прахом. Мы находились над первой группой вражеских самолетов, но неподалеку появилась вторая. Как далеко? Хантер сказал «от 5 до 8 миль», но радар работает на пределе дальности, поэтому 5 миль вполне могут оказаться 1 милей. Или 10 милями. Должен ли я все отменить и взять курс на

Данджененесс? Решение оставалось за мной. Какое-то мгновение мне казалось, что мы неподвижно висим в прозрачном небе. Канадцы держались рядом, ожидая приказа.

Теперь я увидел нашу добычу. Одна группа из дюжины «фоккеров» находилась под нами в миле впереди. Еще около десятка болтались где-то далеко справа. Это была слишком блестящая возможность, чтобы упускать ее. Высота, солнце и внезапность — все на нашей стороне. Я должен был использовать шанс, где бы ни находилась вторая группа немецких истребителей.

«Седой — крылу. Более 20 фрицев под нами от 12 до 3 часов. Сид, я беру левую группу. Спускайся и атакуй правую. Атака!»

Я слегка довернул, чтобы оказаться точно за «фоккерами», и вспомнил, что поворачивать нужно помедленнее, чтобы ведомым было легче держаться в строю. Я опустил нос самолета и ударил по сектору газа. Мы обрушились на этих уродов все вместе!

Мой собственный «фоккер» летел на крайнем левом фланге. Мы заходили им прямо в хвост длинным стремительным пике. Перед тем как открыть огонь, я посмотрел вправо. Парни Болтона летели рядом со мной. «Спитфайры» Форда стрелой мчались на своих противников, которые находились в 3 милях отсюда. Атака получилась идеально скоординированной, и мои обязанности командира крыла временно отошли на второй план. Теперь каждый пилот самостоятельно выбирал себе цель и должен был ее сбить.

Моя первая короткая очередь прошли мимо «фоккера». Мне пришлось ручкой и педалями выравнивать рыскающий истребитель. Зато вторая очередь попала немцу в основание крыла сразу позади кабины. Прицельные линии пушек действительно были сведены в одну точку, и снаряды взрывались один за другим. Немец начал гореть, но, прежде чем он полетел вниз, я успел дать еще одну очередь. Затем я отвернул и круто пошел вверх, одновременно осматривая небо позади себя. Никого. Внизу падал еще один горящий «фоккер», справа в небе появился белый цветок парашюта. Хантер внимательно следил за нашей безопасностью:

«Седому. Отходите. Приближается большая группа бандитов. Почти над вами».

Я скомандовал крылу:

«Всем самолетам Седого. Уходить немедленно! Не перестраиваться. Внимательнее сзади!»

Пилотам такое не нужно повторять дважды. Мы ринулись через Ла-Манш парами и четверками. Мое звено садилось первым. Когда я вылез из кабины, меня встретили офицеры

наземных служб, которые сообщили, что мы разогнали большую группу немецких истребителей. Я закурил сигарету и принялся считать кружащие над Кенли «Спитфайры». 16 сели, еще 4 в воздухе. Всего 20. Одиночка. 21. Большая пауза. Еще пара. 23. Должен прилететь еще один. Почему-то мне казалось особенно важным, чтобы он прилетел сюда и сел. Однако самолет так и не появился. Он или пропал, или приземлился на другом аэродроме.

Пилоты прошли в штаб, еще не сбросив напряжение битвы. Мы начали подводить итоги. Наши шпики внимательно слушали, всегда готовые занизить количество уничтоженных и поврежденных врагов. Дай им хоть маленький шанс, они вообще нам ничего не оставили бы! Получалось, что мы уничтожили 6 «фоккеров» ценой потери одного пилота. Как это произошло, никто не видел, но предполагали, что он нарвался на немца после первой атаки.

Я был просто восхищен этим достижением. Служба наведения работала великолепно, а канадцы действительно летали очень хорошо. Я отметил это в своем рапорте, упомянул радиолокационную станцию и поблагодарил Хантера. Потом я отправился в свой центр управления полетами, рассчитывая что-нибудь узнать о пропавшем летчике. Но у них тоже не было никаких новостей.

На следующее утро в мой офис вошел Сид Форд. Он положил на стол пару синих канадских наплечных нашивок и сказал:

«Наши парни хотят, чтобы вы носили вот это. В конце концов, мы канадское крыло, и мы хотим сделать вас своим до конца. Вы прекрасно начали».

Я ответил:

«Спасибо, Сид. Я сегодня же пришью их».

Простой жест, но мне он показался исполненным глубокого смысла. Я пришил эти полоски, и прошло 2 года, прежде чем мне пришлось их снять.

Форд хорошо показал себя в тот день. После полудня мы отправились к Парижу сопровождать 4 группы «Летающих Крепостей», по 18 самолетов каждая. Мы увидели их издалека. Солнечные лучи отражались в сотнях мест от каждой машины. Это было внушительное зрелище, когда бомбардировщики шли на большой высоте в боевом строю. Зенитки и вражеские истребители не могли остановить их. Несколько бомбардировщиков загорелись и полетели вниз, однако остальные лишь смыкали строй и шли дальше, решительные и неумолимые.

Эскадрилья Форда охраняла последнюю группу бомбардировщиков, а я возглавил эскадрилью Болтона,

сопровождавшую третью группу. Я услышал, как Форд предупреждает:

«Фоккеры» атакуют «Крепости». Пропустить».

Поворачивать туда не имело смысла, так как все это происходило в 10 милях от нас. Бой закончится раньше, чем мы появимся на сцене. Сам командир эскадрильи сбил один «фоккер». Мэгвуд, который командовал одним из звеньев, сбил пару и видел, как один из сержантов сбил четвертый. Но сам сержант был атакован еще двумя немецкими истребителями и загорелся, прежде чем Мэгвуд успел предупредить его. Был также сбит и пятый «фоккер». Но при этом пропал сержант Эд Гимбел, американец, служивший в канадских ВВС.

Этот бой довел общее число уничтоженных за неделю FW-190 до 11 машин. Мы потеряли трех пилотов. Это было хорошее начало моей службы с канадцами.

До конца дня мы были освобождены от полетов, но так как до темноты еще оставалось время, я полетел в Тангмер, чтобы узнать, что творится в 610-й эскадрилье. Лори встретил меня и рассказал, что накануне у них был черный день. Эскадрилью атаковала большая группа «Мессершмиттов» и «Фокке-Вульфов». Погибли четверо пилотов, а симпатичный Дуг Колиндж пропал. Пилоты мрачно помалкивали, и мне было их очень жаль, потому что мы в Кенли, наоборот, считали сбитых немцев. Мы уселись пить пиво, и я старался приободрить их. Однако они завистливо смотрели на мой новенький сверкающий «Спитфайр» и явно мечтали получить такие же, чтобы рассчитаться с немцами.

Я полетел назад в Кенли, когда на Дауне уже легли вечерние тени. Завтра нам предстояло взлететь рано утром. Немного перекусив, я переговорил с командирами эскадрилий и отправился в постель. В ту ночь я спал, как дитя.

На следующий день мы должны были пересечь территорию Голландии, чтобы сопровождать «Крепости», бомбившие цели возле Антверпена. День был серый и мрачный. Моросил мелкий дождь, однако метеоролог сообщил нам, что на высоте 8000 футов небо уже чистое. Мы полетели в Манстон, где дозаправились и стали ждать приказа на вылет. Крыло Биггин-Хилла, которым командовал неукротимый Эл Дир, тоже участвовало в этой операции. Поэтому мы выкроили несколько минут, чтобы переговорить.

«Эл, что это мы читали в газетах относительно тысячи фрицев Биггин-Хилла?» — спросил я.

«Джонни, ты же сам знаешь, мы этого еще не добились. Но можем в любой момент. Сэйлор говорит, что когда мы достигнем этой цифры, он устроит самую грандиозную пьянку в истории. В

Гроссвенор-Хаусе. Мы уже начали потихоньку готовиться».

«Не забудьте Кенли, когда начнете рассылать приглашения. Я приведу тридцать очень голодных канадцев! Встретимся над Антверпеном».

Манстон был огромным лугом, покрытым зеленой травой. С этого аэродрома могли одновременно взлетать 12 «Спитфайров». Крыло Эла взлетело перед моим, и я следил, как они исчезают в облаках. Я дал своим пилотам время осмотреться после взлета, после чего мы начали нырять в облака с интервалом в несколько секунд, чтобы избежать столкновения. За стеклами кабины мелькали клочья тумана. Серые волны Ла-Манша вскоре пропали из вида. Внутри облака было ужасно темно. Если я отрывался от приборов, то мог видеть лишь соседние «Спитфайры». 10000 футов. 14000 футов. 18000 футов. А мы все еще находимся внутри облака. Я от души пожелал, чтобы метеоролог сейчас оказался рядом со мной. Верхняя граница облачности на 8000 футов, как же! Но вскоре все-таки начало светлеть, и мы выскочили в прозрачное голубое небо. Я начал кружить на месте, дожидаясь, пока остальные 5 звеньев тоже появятся из облака.

Потом мы соединились и полетели над белым рваным ковром к намеченной точке встречи с «Крепостями». Как обычно, они прибыли на рандеву исключительно пунктуально. Мы летели на сходящихся курсах, и я подумал, какими прекрасными и мощными выглядят эти самолеты, летящие большой группой в сомкнутом строю. Я разделил крыло, так как оно было слишком неуклюжим, чтобы маневрировать вокруг тихоходных бомбардировщиков. Я прикрывал ведущую группу, Форд взял на себя следующую. Вы вышли далеко за пределы действия наших радиолокаторов, и в любой стычке с фрицами нам придется полагаться только на самих себя. Внезапно меня вызвал Болтон:

«Седому от красного-3. Более 20 на 9 часов, выше. Похожи на „фоккеры“.

Я посмотрел вправо, но не увидел «Фокке-Вульфов». Это было не удивительно, так как «9 часов» означало прямо слева. Я просто запутался и лихорадочно пытался сообразить: 3 часа, 9 часов, право, лево, где это? Мне даже пришлось посмотреть на часы на приборной доске, чтобы понять, где и что.

«Фоккеры» появились в 2 милях прямо впереди ведущей группы «Крепостей». Это означало, что они намерены провести смертельно опасную, но эффективную лобовую атаку против бомбардировщиков. Они выйдут из пикирования перед самым носом бомбардировщиков, а потом слегка потянут ручки управления на себя, чтобы проскочить в нескольких футах над спинами «Крепостей». Или могут попытаться выполнить

полупереворот и уходить вниз вертикальным пикированием. Лобовая атака в горизонтальной плоскости требует особого умения и отваги. Я подумал, что большинство немецких пилотов будет выходить из атаки пикированием.

Мы ринулись вперед, обгоняя «Крепости», но «фоккеры» уже начали пикирование и приближались неровной цепочкой. Они были слева от нас, и я начал поворот, чтобы попытаться отпугнуть их лидера. Я опоздал. Через пару секунд «фоккер» был уже рядом, Я дал короткую очередь, а когда он пропал, сделал крутой вираж, чтобы втиснуться в колонну немецких истребителей позади номера три. Я дал по нему длинную очередь и смог увидеть клубки голубоватого дыма, вылетающего из пушек «фоккера», который стрелял по бомбардировщику. Позади меня были другие немцы, но я надеялся, что мои канадцы уже выбрали себе противников, иначе наше положение в этой мешанине своих и чужих станет слишком опасным.

Мой «фоккер» начал переворот, но я видел, что он продолжает стрелять. Я повторял каждый маневр вражеского истребителя, в результате чего мой «Спитфайр» оказался перевернутым, но я продолжал выпускать короткие очереди. Я даже не отваживался подумать, что там творится сзади. Янки стреляли по всему, что попадалось на глаза! В небе свистел плотный дождь свинца.

Вражеский пилот перешел в вертикальное пике. У меня не было шансов удержаться за ним, поэтому я поспешил перевернуться в нормальное положение, перевел дух и попытался оценить ситуацию. Наши «Спитфайры»» проскочили сквозь строй американских бомбардировщиков. Я отчаянно качал крыльями, чтобы показать американским стрелкам характерные очертания «Спитфайра». Но мои действия были встречены несколькими довольно меткими очередями, поэтому я поспешил удалиться на безопасное расстояние.

Оставив «Крепости», мы двинулись в обратный путь через Ла-Манш. В облаках имелись большие разрывы, по морю ползли огромные тени. Мы проскользнули сквозь дыру в тучах и увидели впереди белые скалы Альбиона. Вскоре мы уже кружили над Кенли.

Путешествие завершилось. В ретроспективе можно только посмеяться над этим беспорядочным столкновением. Но во время следующего налета проблемы могут оказаться более серьезными, поэтому я позвонил в штаб 11-й группы и получил разрешение посетить некоторые базы американцев, чтобы попытаться выработать тактику совместных действий. Совершенно ясно было одно: американцы не желают применять ближнее сопровождение,

как делали мы со своими бомбардировщиками.

Я полетел к американцам и заночевал на одной из баз. Все обстояло именно так, как мы подозревали. Они не хотели, чтобы «Спитфайры» ближнего прикрытия путались между бомбардировщиками. Они предпочитали, чтобы наши истребители держались впереди и на флангах бомбардировщиков на почтительном расстоянии, за пределами дальности стрельбы пулеметов. Любой самолет, который прорвется сквозь истребительный заслон и приблизится к бомбардировщикам, будет считаться вражеским и встретит соответствующий прием. Я доложил эти соображения командиру 11-й группы, после чего поспешил порадовать командиров эскадрилий. Мы должны держаться подальше от стрелков «Крепостей», так как они имеют привычку сначала палить, а уже потом выяснять, кого сбили.

Я провел очень веселый вечер вместе с американцами. Ближе к полуночи в холле началась грандиозная игра в кости. Мы тоже поигрывали в бридж на деньги, но ставки ограничивались парой пенсов за сто очков, поэтому проиграть больше одного-двух шиллингов было трудно. Канадцы, как выяснилось, играют в кости, но предпочитают покер. Однако все это было ерундой по сравнению с американскими развлечениями. Толпа возбужденных офицеров кричала и ругалась, швыряя кости. Мне оставалось лишь следить, разинув рот, как сотни фунтов переходят из рук в руки после каждого броска. Я узнал, что американцы предпочитают коротать вечера за подобными мероприятиями. Причем часто случалось так, что младшие офицеры до нитки раздевали старших. Я решил, что при таком положении дел не может быть и речи о каком-то порядке и дисциплине!

Майор, который уже проиграл все наличные, подошел ко мне и затеял разговор.

«Так вы летаете на „Спитфайрах“?»

Я признался, что летаю.

«Прекрасный самолет, этот „Спит“. Как он против „Мессершмитта“?»

Я ответил:

«Он лучше „Мессершмитта“ или „Фокке-Вульфа“.

«Ох уж эти чертовы „Фокке-Вульфы“! — воскликнул американец. — Некоторые из этих малюток несут по 4 пушки. „Мессершмитт“ летит на тебя и стреляет. Но когда на тебя летит „Фокке-Вульф“, он пылает, как неоновая реклама!»

Из этой короткой встречи с американцами мне стало ясно, что их командование имеет собственные взгляды на дневные бомбардировочные операции. Англичане полагали, что дальние крупномасштабные налеты бомбардировщиков в дневное время

невозможны. Поэтому американцам лучше было бы обратить внимание на проблемы ночных бомбардировок.

Чтобы понять такую точку зрения, следует обратиться к событиям начала войны. Командование Королевских ВВС сначала было уверено, что наши бомбардировщики, действующие в сомкнутом строю, могут прорвать вражескую ПВО в дневное время. Обороняться они должны были сосредоточенным огнем бортовых пулеметов. В начале войны в составе Бомбардировочного Командования числились всего несколько эскадрилий, которые должны были действовать ночью. Большую часть своих самолетов оно планировало использовать днем без истребительного сопровождения.

Первые после начала войны вылеты дневных бомбардировщиков завершились катастрофой. Но даже когда немцы сбивали половину отправленных «Веллингтонов», командование объясняло это тем, что бомбардировщики не смогли удержать достаточно тесный строй. С другой стороны, командование Люфтваффе считало, что англичане совершают «преступную глупость», отправляя в ясную погоду «Веллингтоны» без сопровождения. Но наши потери оставались такими высокими, что после декабря 1939 года «Веллингтоны», «Хэмпдены» и «Уитли» применялись только для ночных бомбардировок. Только легкие бомбардировщики «Бэттл» и «Бленхейм» выполняли тактические задания днем. Таким образом, не по доброй воле, а под давлением обстоятельств Бомбардировочное Командование было вынуждено сосредоточить свои усилия на совершенствовании методов ночных бомбардировок.

Сегодня, спустя 3 года после начала войны, американцы решили доказать, что крупное соединение бомбардировщиков в сопровождении истребителей способно прорвать немецкую ПВО и атаковать удаленные цели. Их намерения были восприняты со сдержанным скептицизмом.

Мы видели первые операции VIII Воздушной Армии, когда дюжина «Крепостей» бомбила Руан. Весной 1943 года мы часто сопровождали крупные соединения четырехмоторных «Крепостей» и «Либерейторов» к различным целям на северо-западе Европы. Их выбор ограничивался радиусом действия «Спитфайров», то есть 200 милями. Нам нравилось летать с американцами, так как немцы очень энергично реагировали на такие рейды.

Во время одного особенно жаркого боя над целью Фосс Болтон был ранен и сбит. Его место во главе 416-й эскадрильи занял огромный Бак МакНэйр. Он уже побывал в гуще сражений над Мальтой, и на его счету числились 10 вражеских самолетов.

Зато заявления бортовых стрелков «Крепостей» превышали все мыслимые пределы. Если бы они были верными, Люфтваффе просто перестали бы существовать. Например, во время одного налета на Лилль американцы заявили, что сбили и повредили 102 вражеских истребителя, тогда как в немецких документах указан 1 сбитый истребитель и ни одного поврежденного. Мы только изумлялись, слыша эти фантастические рассказы. Единственное объяснение, которое мы могли предложить — американским стрелкам обещали медаль за первый сбитый самолет. Но это не имело особого значения. Гораздо важнее было то, что бомбардировщики прорывались к целям и бомбили их с большой точностью. Дневные налеты «Крепостей» больше не выглядели уловкой, чтобы привлечь вражеские истребители. Именно бомбовые удары становились главной задачей.

Американцы начали формировать собственные соединения дальних истребителей. Вскоре двухмоторные «Лайтнинги» и тяжелые «Тандерболты» начали сопровождать бомбардировщики далеко за пределами досягаемости наших «Спитфайров». Иногда «Крепости» и «Либерейторы» совершали вылазки за пределы радиуса действия даже этих истребителей. На такой вызов Люфтваффе реагировали особенно резко. В течение одной черной недели американцы потеряли 150 бомбардировщиков вместе с экипажами. Но, несмотря на временные неудачи, они не забывали о своей главной цели, к которой шли с присущей только им энергией и настойчивостью. Соединения бомбардировщиков становились все крупнее и сильнее. «Крепости » подвергались модернизациям и получали все новые пулеметы. Но этот эксперимент оказался неудачным. Американские истребители получили специальные подвесные баки; теперь «Тандерболт» имел радиус действия почти 400 миль, тогда как модернизированный «Лайтнинг» летал на 600 миль. Наконец над Германией появились одномоторные «Мустанги». Этот прекрасный маленький истребитель мог летать так же далеко, как бомбардировщики.

В конце 1943 и начале 1944 года над Германией начались величайшие воздушные битвы. Истребители Люфтваффе пытались остановить американскую VIII Воздушную Армию. К концу года американцы уже могли поднять в воздух более 600 четырехмоторных бомбардировщиков, которых сопровождало множество дальних истребителей. Люфтваффе ответили созданием эскадрилий «штурмовых истребителей». Эти «Фокке-Вульфы» были дополнительно вооружены крупнокалиберными пушками. Немцы атаковали американские бомбардировщики большими группами, используя самое различное оружие: пушки,

ракеты и даже парашютные бомбы. Количество самолетов, участвующих в Битве за Германию, намного превзошло силы, использованные в Битве за Англию 3 года назад. Но «Спитфайр», который заслужил бессмертие в той битве, не играл заметной роли в битве, бушующей в небе Германии. Хотя мы не могли даже и мечтать, чтобы на «Спитфайре» долететь до Берлина и вернуться, все пилоты сходились на том, что «Спитфайр IX» был лучшим тактическим истребителем. Но его радиус действия остался тем же, что и раньше, поэтому мы продолжали свои тактические вылазки. Американцы были вынуждены сражаться в одиночку.

* * *

Весной 1943 года в Англию в краткосрочный отпуск прилетел Билли Бартон, воевавший в Северной Африке. Так как его жена Джин жила недалеко от Кенли, мы сумели встретиться и устроили вечеринку в нашем офицерском клубе. Как летчики всего мира, мы говорили о боях и хулиганских выходках. О Кокки, который тоже воевал в Северной Африке, о Нипе, который над Мальтой получил пулю с вражеского истребителя в очень деликатную часть тела. Билли сказал мне, что должен возвращаться через несколько дней. Его должны были произвести в полковники и дать под команду истребительное авиакрыло. Однако бомбардировщик «Хадсон», на котором Билли летел, пассажиром, пропал без вести над Бискайским заливом. Вероятно, он был сбит немецким ночным истребителем. Больше мы его не видели.

Эл Дир и я были награждены Орденами за выдающиеся заслуги в один и тот же день. Я позвонил ему в Биггин и предложил встретиться в клубе «Киммал» на Барли-стрит чтобы устроить небольшой праздник. Это уютное гостеприимное местечко принадлежало бывшему капитану Королевского Летного Корпуса Бобби Пейджу, который был и остается моим добрым другом. В годы войны клуб был популярным местом встречи летчиков всех национальностей, а запасные спальни Бобби всегда были полны. В сундуках у него хранился большой запас одеял, и если вам повезет, вы могли ухватить одно и соснуть пару часов даже на полу.

В тот вечер набилось довольно много пилотов из Биггина и Кенли. В углу стоял одинокий улыбающийся молодой офицер. Он был одет в макинтош, поэтому мы не могли определить его звание и вообще не могли сказать, летчик ли он. Он смотрел на

веселье истребителей с некоторым удивлением и наконец спросил у меня:

«А что празднуют ваши шикарные парни?»

«Здесь собрались пилоты двух крыльев», — объяснил я.

«И я полагаю, вы только что получили этот Орден за выдающиеся заслуги?» — спросил он, глядя на новенькую ленточку.

«Точно», — согласился я.

«Ну, тогда вы должны выпить со мной», — сказал таинственный молодой офицер.

«Спасибо. Чуть позже», — ответил я.

Я вернулся к канадцам и больше не думал об этой встрече. Позднее я увидел незнакомца, которого окружила компания пилотов бомбардировщиков. В комнате стало очень душно, и он был вынужден снять макинтош. И тогда я увидел у него на рукаве три нашивки подполковника. После этого мне в глаза бросились ленточка Ордена за выдающиеся заслуги с серебряной розеткой, ленточка Креста за летные заслуги и какая-то тусклая ленточка **перед** Орденом за выдающиеся заслуги. Интересно. Я протолкался сквозь толпу, чтобы посмотреть поближе. Мои подозрения оказались правильными, это была ленточка Креста Виктории! Я одним рывком преодолел последнюю пару шагов до стойки бара, схватил его за руку и сказал: «А теперь вы выпьете пинту со мной, Гай Гибсон!»

Глава 11.
Тактическое крыло

Хотя глубокие рейды американской VIII Воздушной Армии связали основные силы германских дневных истребителей, у противника еще оставалось достаточно «Мессершмиттов» и «Фокке-Вульфов», чтобы отражать наши вылазки в Голландию, Бельгию и северную Францию. JG26, парни из Аббевилля, все еще действовали с аэродромов вокруг Па-де-Кале. Это была элита германской истребительной авиации. Некоторое представление об их возможностях дает один случай. 11 бомбардировщиков «Вентура» в сопровождении «Спитфайров» на малой высоте пересекли Северное море, чтобы нанести удар по электростанции Амстердама. К несчастью, одно из истребительных крыльев поддержки прибыло к цели на 20 минут ранее назначенного срока. Поэтому оно не смогло патрулировать столько времени, сколько было нужно, и улетело слишком рано. Масса «Мессершмиттов» и «Фокке-Вульфов» связала боем остальные истребители сопровождения и атаковала бомбардировщики. В результате все «Вентуры» были сбиты. Командир бомбардировочной эскадрильи майор Трент, который единственный из всех сумел отбомбиться по цели, был награжден Крестом Виктории за свои действия в ходе этой трагической операции.

Несколько радиолокационных станций наведения направляли мое крыло на большие группы вражеских истребителей, и мы часто сталкивались с более чем 50 фрицами. В таких случаях моих 24 «Спитфайров» было слишком мало. Поэтому я встретился с командиром 11-й группы вице-маршалом авиации Сондерсом и предложил использовать группы примерно такой же численности, чтобы мы могли драться с немцами на равных. Командир группы охотно согласился с моим предложением. Он решил, что вместе с нами будет действовать авиакрыло Хорнчерча.

Я полетел в Хорнчерч, чтобы обсудить детали тактики и варианты строя с их командиром, отважным Биллом Комптоном. Перед войной в Новой Зеландии Билл с командой приятелей приобрел моторную яхту, чтобы совершить кругосветное плавание, добраться до Англии и поступить на службу в Королевские ВВС. Однако возле Новой Гвинеи их плавание завершилось, когда яхта налетела на риф. После целой серии приключений Билл все-таки добрался до Англии, хотя уже после начала войны. В тот же день он стал рядовым авиации второго

класса.

Однако наши крупные соединения оказались малоудачными. Когда офицер наведения предлагал резко изменить курс, чтобы перехватить противника, удержать вместе два крыла, насчитывающие 60 «Спитфайров», было почти невозможно. Единое ударное соединение разваливалось. Такая масса истребителей была заметна с большого расстояния, и вражеские командиры просто уходили прочь, если желали избежать боя.

Иногда нам все-таки удавалось атаковать «Фокке-Вульфы», но я обнаружил, что переформировывать такие соединения очень сложно. Не было смысла затевать короткую стычку над территорией Франции, чтобы через несколько минут возвращаться беспорядочной толпой. Большое соединение должно держаться совместно, что в условиях быстротечного маневренного боя оказалось невозможно. Билл Комптон и Эл Дир тоже попытались руководить этими огромными соединениями, но мы вскоре пришли к общему мнению, что большие соединения слишком неуклюжи. Мы изложили свое мнение командованию и предоставили штабу 11-й группы ломать голову, как сосредоточить большое количество истребителей в определенном районе.

Комендант авиабазы Кенли раньше служил в Северной Африке, где на него произвели большое впечатление двое молодых канадцев: Уолтер Конрад и Джордж Кифер. Они долгое время воевали в составе ВВС Пустыни, жили в одной палатке и даже были награждены Крестами за летные заслуги в один день. И вот один из этой парочки написал полковнику, что они возвращаются в Англию. Не мог бы он подыскать для них местечко в авиакрыле Кенли?

Приехав в Кенли, они явились в мой офис, чтобы доложить о прибытии. На меня тоже произвели впечатление эти канадцы, блондин Конрад и курчавый брюнет Кифер. Оба были высокими и загорелыми после долгого пребывания в пустыне.

Летом 1943 года у нас было много работы, и нам удалось добиться определенных успехов в боях с Люфтваффе. Наш «Спитфайр IX» превосходил и FW-190, и последний вариант «Мессершмитта» — Ме-109G. Хантер исправно передавал нам информацию о всем, что видели его радары. Как-то летним вечером мы сцепились с небольшой группой немецких истребителей над Руаном. В хаосе боя один «Фокке-Вульф» сбил «Мессершмитт». Это было ясным свидетельством, что и у Люфтваффе появились серьезные проблемы.

Новозеландец Джейми недавно завершил длинный оперативный цикл и теперь возглавлял маленькую секцию

планирования в штабе 11-й группы в Оксбридже. На основании различной информации он пытался определить дислокацию эскадрилий Люфтваффе, и когда немцы увеличивали силы в каком-то районе, он перебрасывал туда авиакрылья 11-й группы. Джейми перебрасывал нас в Колтишелл в Норфолке, в Тангмер в Сассексе, в Миддл-Уоллоп в Уилтшире или в Портриф в Корнуолле. Мы там заправлялись и взлетали на поиск вражеских самолетов в небе оккупированной Европы. Счет крыла постоянно рос. Пилоты, сбившие 98-й, 99-й и 100-й самолет получили серебряные пивные кружки с памятными надписями. Сам я сбил 99-й самолет, и мой личный счет вырос до 20 самолетов, не считая поврежденных и групповых побед. Поэтому я оказался среди лучших асов Истребительного Командования. Этот список долгое время возглавлял Сэйлор со своими 32 победами.

Вскоре после этого Джордж Кифер был вынужден выпрыгнуть с парашютом в 5 милях от французского побережья. Конрад как сумасшедший требовал, чтобы все имеющиеся самолеты вылетели на поиски его друга. В конце концов Джорджа нашли, и его подобрала летающая лодка «Валрос», через несколько часов доставившая пилота назад.

На следующий день из воды выудили Бака МакНэйра.

«Крепости» должны были бомбили цели в Руре, и мы перелетели в Манстон, чтобы иметь возможность встречать четырехмоторные бомбардировщики над Роттердамом. Мы видели, как они на обратном пути пролетают над Ар-немом. «Крепости» пересекли голландское побережье без происшествий. Их сопровождала большая группа истребителей, и я понял, что практически нет смысла сопровождать бомбардировщики во время перелета через Северное море. Поэтому мы отделились от них и полетели домой через Флиссинген, Остенде и Кале.

Мы еще не успели отлететь слишком далеко, как мотор Бака начал чихать. Он передал по радио, что летит прямо в Манстон, и взял с собой ведомого Томми Паркса. Это было стандартной процедурой, так как мы избегали, насколько возможно, летать в одиночку на одномоторных «Спитфайрах». Почти сразу после того, как они оставили нас, Парке передал:

«Седому. „Спит“ красного лидера горит. Он выпрыгнул с парашютом».

«Ты его видишь, красный-2?» — спросил я.

«Да, сэр. Он в море, но не в резиновой лодке. Примерно в 10 милях от французского берега. Что мне делать?»

Я попытался сообразить, как действовать лучше, перед тем как ответить пилоту «Спитфайра», кружащему над своим командиром эскадрильи. Бак находился недалеко от берега,

сильный ветер мог отнести его к захваченной врагом территории. Волнение было довольно сильным, море покрылось белыми барашками. Сообщение, что пилот держится без резиновой лодки, прозвучало мрачно. Парксу будет очень сложно следить за прыгающей на волнах головой. Спасательная операция обещала стать трудной.

И еще я подумал о том, какие бои часто шли над пилотами, плавающими в море. Обычно все начиналось с маленькой группы истребителей, кружащей над ним. На нее нападал вражеский воздушный патруль. В этом мы сами ничуть не отличались от Люфтваффе. Если вы видите полдюжины «Мессершмиттов», откуда вам известно, что они сопровождают спасательный катер? Мы искали фрицев в небе, и если находили — старались атаковать. Обе стороны отправляли в район боя подкрепления, и то, что начиналось как скромная спасательная операция, часто превращалось в крупную воздушную битву. Спасательные гидросамолеты обоих противников горели и падали в море, катера взрывались и тонули, пилоты гибли. Сегодня этого следовало избежать любой ценой.

«Красному-2 от Седого. Держись над ним как можно ниже. Уменьши обороты так, чтобы лишь держаться в воздухе. Передай сигнал бедствия. Мы постараемся вернуться как можно быстрее».

«О'кей, Седой», — отозвался Парке.

Мы опустили носы наших истребителей и помчались в Манстон затяжным пологим пике. Я вызвал офицера управления полетами в Кенли, который должен был слышать наш разговор.

«Серый Витексу. Красный лидер в море. Я оставил над ним красного-2. Что будем делать?»

«Витекс Серому. Группа отправляет четверку „Спитфайров“ на смену красному-2. Мы точно засекли его, и скоро из Хокинджа вылетит „Валрос“.

Пока спасательная машина функционировала нормально. Однако теперь все зависело от того, как быстро четверка «Спитфайров» найдет Паркса. Если Парксу придется оставить Бака одного, шансы на его спасение упадут почти до нуля.

Мы сели в Манстоне, и вскоре я снова был в воздухе с маленькой группой «Спитфайров». Остальные самолеты крыла отправились в Кенли, так как мы не собирались привлекать внимание Люфтваффе большим соединением «Спитфайров», кружащим в нескольких милях от берега. Я снова вызвал Кенли:

«Серый Витексу. Как дела?»

«Красного-2 сменили. Четверка „Спитфайров“ над красным лидером. „Валрос“ будет там через 40 минут».

Я ответил:

«Спасибо. У меня с собой 3 „Спитфайра“, я прослежу за всем. Что фрицы?»

«Витекс Серому. Все тихо, никого не видим. Скрестите пальцы!»

Мы увидели два кружащих «Спитфайра» и пролетели низко над водой, чтобы получше рассмотреть Бака. Спасательный жилет держал его на воде, но его постепенно несло к французскому берегу. Песчаные дюны уже казались очень близкими. Я еще раз пролетел над ним, но не увидел, чтобы канадец двигался.

Примерно через полчаса появился «Валрос», но лишь через 10 минут он подлетел к нам. Я вызвал пилота на обычной частоте и узнал голос майора Грейса, решительного и смелого командира спасательного звена Хокинджа. Грейс и его экипажи провели множество блестящих спасательных операций под самым носом у немцев и прекрасно знали свое дело. Ему предстояла трудная посадка на свежую волну, не говоря уже о «Мессершмиттах», которые могут в любую минуту появиться из-за песчаных дюн и атаковать нас. Грейс описал широкий круг, чтобы поточнее определить место Бака, и начал снижаться. Я подумал, что он собирается садиться, но пилот выбросил дымовую шашку, и самолет описал второй круг. Я не мог следить за этой утомительной процедурой и увел свою четверку. Мы начали патрулировать между «Валросом» и берегом.

Наконец летающая лодка села и подрулила к пилоту. Бака подняли на борт, и «Валрос» развернулся против ветра для взлета. Он набрал скорость и запрыгал по гребням волн, поднимая фонтаны брызг. Мне показалось, что это старый лебедь, который мчится по реке, отчаянно взмахивая крыльями. Когда «Валрос» оказался в воздухе, я вызвал Грейса:

«Седой „Валросу“. Как там наш пилот?»

«Неплохо. Он немного обгорел и сильно подмок», — ответил Грейс.

Мы летели рядом с «Валросом» всю обратную дорогу в Хокиндж. Я стоял рядом с летающей лодкой, когда Бака переносили в ожидающую машину скорой помощи. Его лицо было покрыто ожогами, однако он узнал меня и обрадовался:

«Не отдавайте мою эскадрилью, командир. Все это ерунда. Я вернусь через пару дней. Обещайте, что не отдадите мою эскадрилью!»

Я успокоил его:

«Все нормально, Бак. Не беспокойся об этом. Мы сохраним твое место».

Я полетел в Кенли, чрезвычайно довольный слаженными действиями, которые позволили быстро выудить Бака из моря.

Разумеется, мы многим были обязаны молодому Парксу, который сохранил спокойную голову и оставался полтора часа со своим командиром, пока не прилетела смена. Хотя после этого он с большим трудом добрался до Манстона на последних каплях бензина. И Грейс проделал свою работу просто прекрасно. Я сделал мысленную пометку: не забыть пригласить офицеров спасательного звена на нашу следующую вечеринку.

Бак вернулся в эскадрилью через несколько дней и вскоре снова начал летать. Врачи не узнали, что пламя повредило один глаз, когда Бак выпрыгивал из горящего «Спитфайра». Он ничего не сказал ни им, ни нам и продолжал сражаться во главе своей эскадрильи.

* * *

В самый разгар лета командование затеяло перестройку. Была временно сформирована II Тактическая Воздушная Армия. Входящие в нее авиагруппы и авиакрылья должны были поддерживать 21 Группу Армий, когда начнется долгожданное вторжение в Европу. Авиакрылья 11-й группы начали постепенно переводить в 83-ю группу II ТВА. В начале августа авиакрыло Кенли было передано 83-й группе и переименовано в 127-е крыло.

Мы покинули Истребительное Командование и Кенли и обосновались в Лашендене, недавно построенном аэродроме в Кенте, хотя нашими действиями по-прежнему управлял Оксбридж. 421-я эскадрилья, еще одно канадское подразделение, заменило 416-ю эскадрилью, и теперь моими командирами эскадрилий были Бак МакНэйр и молодой Хью Годфруа, который учился в университете Торонто, когда началась война. Всего в нескольких милях от нас базировалось другое канадское крыло — 126-е. Обоими крыльями командовал «Железный Билл» МакБрайан, или, если говорить официально, полковник МакБрайан, кадровый офицер Королевских Канадских ВВС, сын комиссара знаменитой Королевской Канадской конной полиции.

В Лашендене нам пришлось жить в палатках. Еду нам готовили в полевых кухнях, а мастерские и склады размещались в автофургонах. Поэтому мы могли свернуть лагерь за пару часов и перебазироваться на другой аэродром.

Как-то в августе мы полетели в Брэдуэлл-Бей и стартовали оттуда, чтобы сопровождать большое соединение «Крепостей», которые собирались атаковать заводы «Мессершмитта» возле Регенсбурга, а также важный завод по производству подшипников в Швейнфурте. Соединение Регенсбурга потом должно было

приземлиться в Северной Африке, но самолеты, бомбившие Швейнфурт, должны были вернуться на английские аэродромы. Планировалось, что оба налета будут проведены практически одновременно. Однако плохая погода над одним из аэродромов «Крепостей» увеличила разницу во времени до 3 часов. 18 эскадрилий «Тандерболтов», не все из которых имели подвесные баки, и 16 эскадрилий «Спитфайров» должны были прикрывать бомбардировщики при прорыве к цели и возвращении. Легкие бомбардировщики и истребители-бомбардировщики должны были связать немецкие истребители в Голландии отвлекающими атаками.

Мы оставили бомбардировщики, летящие в Регенсбург, в нескольких милях восточнее Антверпена, так как достигли предельного радиуса действия. Когда мы поворачивали назад, то не видели вражеских самолетов. Мы пересекли Голландию и Северное море, дозаправились в Брэдуэлл-Бей и снова взлетели, чтобы встретить бомбардировщики, возвращающиеся из Швейнфурта.

Это была самая неудачная операция «Крепостей» с начала войны. Они подверглись целой серии атак «Фокке-Вульфов», Ме-109 и двухмоторных Ме-110. Пилоты Люфтваффе действовали хорошо, используя все известные и неизвестные тактические приемы. Были сбиты 60 «Крепостей», или почти 20 процентов всего соединения. Когда мы встретили бомбардировщики, то сразу заметили разрывы в строю и множество отдельных самолетов. Они тащились позади основной группы, пытаясь вернуться в Англию на трех моторах.

Отдельные вражеские истребители все еще пытались достать потрепанные «Крепости». Так как они были разбросаны на обширном пространстве, мне пришлось разделить крыло на четверки, чтобы мы могли прикрыть каждый отставший бомбардировщик. Под нами Ме-110 выпустил несколько ракет в брюхо поврежденной «Крепости». Я бросил свою четверку «Спитфайров» вниз, чтобы выйти ему в хвост, но при стрельбе промахнулся, так как во время пикирования «Спитфайр» начинает раскачиваться. Но трое канадцев достали немца и видели, как он разбился на земле.

«Крепости» пересекли голландское побережье и были встречены дополнительными истребителями. Бой прекратился, но я заметил еще 2 поврежденные «Крепости», которые оторвались от главных сил и летят параллельно вражескому берегу. При таком курсе им не требовался долгий перелет через море, надо было лишь пересечь узкую полоску Ла-Манша между Кале и Дувром. Однако они станут легкой добычей любого «Фокке-

Вульфа». Поэтому нам следовало прикрыть их на самом опасном отрезке путешествия, долететь до Кале и оттуда повернуть в Лашенден.

Я вызвал командиров четверок:

«Всем самолетам Седого перестроиться. Над Остенде на высоте 24».

Они начали подходить со всех сторон, 6 звеньев по 4 самолета. Они слились в единое крыло буквально за 5 минут. Всегда приятно смотреть, так пилоты перестраиваются столь умело. Это признак высокой слетанности и строгой дисциплины. Через несколько минут меня вызвал Уолтер Кондар.

«Седой, еще один самолет сзади. На 6 часов. Примерно та же высота, расстояние 2 мили. Посмотри, он тянется за нами».

«Все нормально, Уолтер. Расслабься немного, но продолжай следить за ним».

Я не слишком верил, что этот самолет может оказаться немецким. Нужно быть очень смелым фрицем, чтобы среди бела дня следовать за целым авиакрылом «Спитфайров».

Уолли вызвал меня снова:

«Седой, он нас догоняет. Теперь до него не больше 1000 ярдов. Это „фоккер“!»

«Возьми своего ведомого и поверни навстречу. Но не задерживайся слишком долго!» — приказал я.

Прошло еще несколько секунд, мы продолжали лететь прямо, не меняя скорости, чтобы не спугнуть фрица. Затем Уолтер заорал:

«Синий-2, вираж вправо немедленно!»

Я развернул остальных канадцев, чтобы проследить за неравным боем между отважным фрицем и парой «Спитфайров». Однако вражеский пилот заметил 2 истребителя, отделившиеся от основной группы, сделал полупереворот и спикировал к Дюнкерку. Уолли и его ведомый, старший сержант Шулдайс, погнались за ним. Мы следили за тройкой истребителей, пока они не превратились в крошечные пятнышки и растаяли в вечерней дымке. Кто-то вызвал меня и сказал:

«Седой, два взрыва на земле».

Я вызвал Конрада:

«Ты в порядке, Уолтер?»

Но вместо него ответил Шулдайс, который говорил совершенно спокойно:

«Седому от синего-2. Я столкнулся с синим лидером. Думаю, он погиб!»

«Как твой „Спит“, Шулдайс?» — спросил я.

«Мой правый элерон вырван, отрублен кусок правого крыла.

Очень трудно управлять. Конец».

Я должен был ему сразу что-то посоветовать. Либо набирать высоту и прыгать с парашютом над Францией, либо попытаться дотянуть до Англии. Если он выпрыгнет, то почти наверняка попадет в плен. Но это неважно, пилот останется жив. «Спитфайр» тяжело поврежден, поэтому мало надежд на то, что он сумеет долететь до Англии и благополучно сесть. Я вызвал Шулдайса и постарался, чтобы мой голос звучал как можно увереннее:

«Тебе лучше лететь во Францию. Набери высоту 10000 футов и прыгай с парашютом. Мы тебя прикроем. Конец».

«Я не могу выпрыгнуть, сэр. Фонарь заклинило, я не могу его открыть!»

«Ладно, слушай меня. Курс 300 на Дувр. Набирай высоту, пока можешь. На какой высоте ты сейчас?»

«8000 футов, сэр».

Я оставил своих на прежней высоте, а сам с ведомым отправился на поиски Шулдайса. Снижаясь, я вызвал Кенли и попросил их поднять «Валрос» и выслать спасательные катера.

Вскоре мы нашли Шулдайса недалеко от французского берега. Он направлялся к Дувру. Я подлетел ближе и увидел, что правое крыло изуродовано. Просто чудо, что этот самолет еще держится в воздухе. Правое крыло было опущено вниз, и «Спитфайр» все время норовил развернуться вправо, во Францию. Пилот отчаянно сражался с ним, и это было нелегко. Я видел, что ему приходится держать ручку управления обеими руками. Я снова заговорил с ним.

«Мы уже на полпути. До Дувра всего 10 миль».

На этот раз он не ответил. Ему приходилось сражаться с ручкой управления, и потому Шулдайс просто не мог щелкнуть тумблером передатчика. Затем правое крыло опустилось еще ниже. Я круто повернул, чтобы лететь совсем рядом. Поврежденный «Спитфайр» накренился еще сильнее, его крылья стали вертикально. Я видел, как Шулдайс дергает резиновый шарик под крышей фонаря, пытаясь задействовать систему аварийного сброса. Затем «Спитфайр» свалился в неуправляемое вертикальное пике.

Буквально через пару секунд он рухнул в море. Мы видели, как самолет, словно нож, вошел в воду носом вперед. Взлетел фонтан брызг, и только бурлящие круги остались от «Спитфайра» и его пилота. Я вызвал центр управления полетами и передал координаты, хотя твердо знал, что спасатели ничего не найдут.

Вернувшись в Лашенден, я ушел в свой фургон писать письма семьям обоих пилотов. Прежде чем начать, я просмотрел входящие документы и увидел, что утверждены два моих

представления. Старший сержант Шулдайс получил звание лейтенанта, а капитан Конрад — звание майора.

Однажды в мой фургон явился Балл МакБрайан и заявил:

«Для тебя кое-какие новости, Джонни. Как ты посмотришь, если среди твоих парней появится Сумасброд Берлинг?»

Я ответил:

«Мне об этом надо подумать. Он, конечно, великий пилот, но я слышал, что он просто волк-одиночка».

Мы знали историю Берлинга. Он вступил в Королевские ВВС после того, как был отчислен из канадских. Сначала он был направлен в нашу 403-ю эскадрилью. Даже в те дни он сразу показал свои незаурядные достоинства и недостатки. Он совершенно не подходил для работы в команде. Поэтому его отправили на Мальту, где он в полной мере мог проявить свои качества блестящего одиночки, сражаясь против Люфтваффе и итальянских ВВС. В смертельно опасных небесах он довел свой счет до 29 побед. Когда Берлинг вернулся в Канаду, его встретили как национального героя.

Я обсудил эту проблему со своими командирами эскадрилий. Лично я полагал, что мы не можем отказываться от выдающегося пилота. Мы должны дать ему шанс показать себя в нашем крыле. Я сообщил полковнику, что мы согласны принять Берлинга, и рекомендовал направить его в 403-ю эскадрилью, где он 2 года назад воевал еще сержантом.

Я постарался встретить Берлинга сразу после приезда и увел в свой фургон, чтобы побеседовать спокойно. Мы поговорили о его делах на Мальте, и я попытался объяснить, что мы здесь воюем совсем иначе.

«Я намерен сделать тебя начальником стрелковой подготовки крыла, Джордж, — сказал я. — Постарайся научить остальных парней стрелять так же. Если ты сумеешь здесь зацепиться, через пару месяцев станешь командиром эскадрильи. А с твоими достижениями в течение года ты можешь получить авиакрыло. Что ты об этом думаешь?»

«Я полагаю, что во время многих рейдов вы даже не видели фрицев?» — поинтересовался он.

«Я полагаю, мы ведем бои в каждом третьем или четвертом вылете», — сказал я.

«Но ведь их там до черта, — сказал он сам себе. — Может, лучше разбить крыло на 12 пар и спуститься к земле, чтобы легче было искать? Тогда мы осмотрели бы большую площадь».

Я твердо ответил:

«Нет. Прежде всего, мы должны держаться вместе, так как фрицы действуют группами до 50 самолетов. Во-вторых, здесь так

много зениток, что если мы будем летать на бреющем, то за неделю потеряем половину состава».

«Ты знаешь что-нибудь о „Мустангах“, командир?»

«Не слишком много. Я слышал, что одно из крыльев 83-й группы должно их получить. Они имеют колоссальный радиус действия. На них можно слетать в Берлин и вернуться».

«А мы их можем получить?» — спросил канадец. Его мысли были совершенно ясны. Дать ему «Мустанг», заливать каждый день бензином под завязку, и он либо свернет себе шею, либо он собьет больше фрицев, чем все мы вместе взятые.

Он сменил предмет разговора.

«Слышал, у тебя есть дробовик, командир?»

«Да, BSA двенадцатого калибра».

«И охотничья собака?»

Я подумал, что мой Лабрадор вряд ли сойдет за «охотничью», но коротко ответил:

«Ее зовут Салли».

«Я их одолжу у тебя на несколько чудесных дней. Поохочусь всласть», — объявил Берлинг.

«Выкручивайся сам, Джордж. Она удерет, как только увидит ружье».

Я летал с Берлингом всего пару раз, так как вскоре после его прибытия мне пришлось расстаться с канадцами.

Наступил сентябрь. Это означало, что прошло более 3 лет, как я появился в 616-й эскадрилье в Колтишелле в звании лейтенанта. Все это время, исключая несколько недель в госпитале, я провел в истребительных эскадрильях. За последние 6 месяцев я командовал крылом в 120 операциях. Теперь после каждого вылета я чувствовал себя буквально выжатым. Я сразу отправлялся в свой фургон, сгонял Салли с кровати, падал и погружался в тяжелый сон.

Я обнаружил, что зенитки пугают меня больше, чем ранее. Мы всегда относились с уважением к меткому зенитному огню. Но до сих пор я находил пару минут, чтобы отпустить язвительное замечание, как это делал Стэн Тэрнер. Мы никогда не получали предупреждений о зенитках. Только что ты летел в чистом небе, и вдруг рядом с тобой возникают пятна разрывов. Они окружают твой «Спитфайр», подползают так близко, что ты слышишь треск разрывов даже сквозь гул мотора. Когда ты слышишь разрыв, это значит, что он **слишком** близко. Клочья черного дыма летят за стеклом кабины…

И я заметил, что совсем иначе реагирую на присутствие «Мессершмиттов» и «Фокке-Вульфов». Когда мы видели большие группы немецких истребителей, именно я должен был вывести

крыло на тактически наиболее выгодную позицию, чтобы дать канадцам возможность начать бой. Когда мы видели маленькую группу, я сначала всегда отделял пару или четверку «Спитфайров» для внезапной атаки. А мы следили за боем и прикрывали этих пилотов. Но в последний месяц у меня появилась привычка передавать управление крылом командирам эскадрилий, пока я сам во главе своей четверки бросаюсь в бой. Фрицы начали вызывать у меня глубокую личную ненависть. «Вероятные» и «поврежденные» меня больше не удовлетворяли. Вражеский самолет должен быть уничтожен, и я начал слишком часто ввязываться в поединки с немцами. Затянувшийся оперативный цикл начал постепенно туманить мне голову. Мой личный счет дошел до 24 сбитых самолетов.

Я не начал дергаться, как бывает со слишком уставшими пилотами. У них загнанное внутрь нервное напряжение в конце концов прорывается наружу в виде тика или дерганья головы. «Старина такой-то начал дергаться. Он готов! Его в любой момент отзовут!» — говорили мы в таких случаях.

Мы все знали, что такое страх. Мы переживали его каждый в соответствии со своим характером и подготовкой. Я никогда не знал пилотов, совершенно лишенных страха. Мы были обязаны контролировать его и не дать перерасти в панику. Мы ощущали страх, жили и боролись с ним. Если дашь волю панике — ты погиб!

Но командиры видели эти признаки. Однажды, когда я совершил за день 4 вылета во главе канадского крыла, я валялся в постели перед ужином. В фургон вошел Билл МакБрайан. Он сразу перешел к делу.

«Ну вот что, Джонни. Твой цикл окончен. Завтра Годфруа примет у тебя крыло, потому что тебе лучше отправиться в отпуск».

Канадцы устроили грандиозную прощальную вечеринку в нашей палатке, служившей столовой. На ней присутствовал вице-маршал авиации Диксон, наш командир группы. Поздно ночью он решил освободить наше крыло от дежурства на следующий день. Были произнесены обязательные речи. Меня глубоко тронуло то, что канадцы предложили мне возглавить после отпуска другое крыло. Мне подарили великолепные золотые часы, и я чувствовал себя, как старик, уходящий на пенсию.

Глава 12.
На земле

Паула и я провели две недели, прежде чем я получил новое назначение в группу планирования в штабе 11-й группы. В Норфолке мы вместе гуляли по сжатым полям, охотясь на куропаток. Салли работала хорошо. Но, хотя мы и подстрелили нескольких птичек, я подозреваю, что моей молодой жене этот спорт не слишком понравился. Она смотрела на раненных птичек с ужасом, и мои мечты о прекрасных днях вместе с Паулой и спортивной мел-кашкой постепенно улетучились. Салли занозила ногу и прихромала ко мне за помощью. Я отдал мой дробовик Пауле и стал на колени, чтобы вытащить занозу. Внезапно прямо над ухом раздался страшный грохот, и меня вместе с собакой засыпало пылью и соломой. Это был самый опасный момент за всю войну! После этого моя жена больше на охоту не ходила.

Через 2 недели я прибыл в Оксбридж, где стал штабным офицером. Мне снова пришлось работать вместе с Патом Джеймисоном. Мы с майором вошли в состав маленькой группы, которая должна была планировать и координировать ежедневную деятельность 11-й и 83-й групп, так как штаб последней еще находился в зачаточном состоянии. Полностью он был развернут уже во Франции после высадки.

Это была исключительно интересная работа, и нам очень пригодился опыт командования авиакрыльями. Наша главная задача заключалась в обеспечении сопровождения и поддержки бомбардировочных групп, которые принадлежали четырем разным соединениям. Это были «Ланкастеры» Бомбардировочного Командования, «Крепости» и «Либерейторы» американской VIII Воздушной Армии, «Мародеры» и «Хэйвоки» американской IX Воздушной Армии, «Бостоны», «Митчеллы» и «Москито» нашей собственной 2-й авиагруппы.

Связь со штабом Бомбардировочного Командования была слабой, так как оно очень редко проводило дневные налеты, хотя позднее нам пришлось прикрывать «Ланкастеры», когда они стали решать тактические задачи во время высадки на континент. Мы помогали, как могли, VIII Воздушной Армии в ее глубоких рейдах, но радиус действия бомбардировщиков настолько превышал наш, что помощь была весьма ограниченной. Мы чувствовали, что нам крайне нужен первоклассный дальний истребитель вроде американского «Мустанга», чтобы Королевские ВВС могли сыграть более серьезную роль в разворачивающемся

дневном воздушном наступлении. Наши «Спитфайры» имели прекрасные летные характеристики, но им не хватало дальности. У «Тайфунов» имелась дальность, однако они не имели шансов выжить в схватке с «Мессершмиттами» или «Фокке-Вульфами».

Нашим основным заказчиком выступала IX Воздушная Армия. Мы обеспечивали сопровождение и поддержку ее тактических бомбардировщиков, которые наносили удары по целям в оккупированной Европе. Командование старалось по возможности совместить эти налеты по времени с ударами стратегических бомбардировщиков VIII Воздушной Армии, чтобы истребители Люфтваффе были заняты полностью. Двухмоторные «Мародеры» и «Хэйвоки» встречали слабое сопротивление. Мы обнаружили, что одной эскадрильи «Спитфайров» вполне хватает для сопровождения соединения из 36 бомбардировщиков. А ведь 2 года назад мы считали необходимым держать 12 истребительных эскадрилий вокруг горстки бомбардировщиков.

Теперь основные усилия бомбардировщиков 2-й группы были направлены против «лыж», которые строились вдоль французского побережья. Немцы планировали запускать с них самолеты-снаряды, нацеленные на Лондон. Эта операция называлась «Арбалет». Хотя бомбардировщики редко встречали вражеские истребители, им постоянно приходилось иметь дело с тяжелыми и легкими зенитками. Иногда бомбардировщики этой прославленной группы выполняли специальные задания. Именно мы прикрывали 19 «Москито», которые разрушили стену тюрьмы в Амьене, что помогло освободить много политических заключенных. К несчастью, головной бомбардировщик полковника Пикара был сбит парой «фоккеров». Знаменитый пилот и его штурман погибли.

Дежурный планировщик должен был составить и расписать план завтрашних операций и доложить его на вечернем совещании у командира группы. Очень часто нам приходилось сидеть допоздна, внося последние изменения в соответствии со свежими метеосводками. Американцам наша погода нравилась. «Если вы потерялись где-то над Европой, осмотритесь и выберите самую большую и грязную тучу. Летите туда и заходите на посадку. И вы окажетесь на этом проклятом острове!»

Люфтваффе постоянно меняли тактику своих действий. Когда «Тандерболты» сопровождали «Крепости» во время налетов на Германию, немцы набирали высоту над голландской территорией и атаковали только американские истребители. Чтобы защититься, пилотам «Тандерболтов» приходилось сбрасывать тяжелые подвесные баки еще до того, как они опустеют. Это означало, что истребителям придется повернуть назад, не долетев

до намеченной цели, и «Крепости» останутся без истребительного прикрытия.

Такие действия Люфтваффе было относительно легко парировать. Мы изучили дислокацию их эскадрилий и обнаружили, что они сосредоточены в Шиполе, Деелене, Эйндховене и Фолькене. Во время следующего рейда «Крепостей» мы подняли 3 крыла «Спитфайров» из Норфолка и развернули их за 20 минут до прибытия бомбардировщиков у голландского побережья на уровне моря. Затем они начали набирать высоту и внезапно атаковали вражеские истребители на взлете и в местах сосредоточения над аэродромами.

Когда погода была слишком плохой для крупномасштабных бомбардировок, мы старались занять свои «Спитфайры» и «Тайфуны». С приближением зимы погода становилась все хуже, и вновь поползли разговоры о штурмовках. Я чувствовал себя просто обязанным выступить против этих дорогостоящих и бесполезных операций. В 1941 году, когда мы начали такие вылеты, мы действовали маленькими группами, обычно парами, и старались как можно лучше использовать в качестве прикрытия облачность. Я помнил, как мастерски немцы расставляли ложные цели. Наши потери ни в коей мере не оправдывали усилий, а одномоторный «Спитфайр» для таких налетов совершенно не подходил.

Я знал, что сегодня большинство командиров авиакрыльев разделяли мое мнение, так как мы часто обсуждали свои действия. Командир авиакрыла — самый старший из офицеров, который постоянно встречается с противником. Из этого правила имелись отдельные исключения, вроде Бэзила Эмбри, который довольно часто летал, уже имея звание вице-маршала, и видел, что творится на линии огня. Однако в целом именно командиры крыльев были теми, с кем следовало обсуждать тактику операций. Я еще раз встретился с ними, но не как бывший командир крыла, а как штабной офицер. Все мои возражения против существующей стратегии остались в силе.

Тогда при первой же возможности я изложил свою точку зрения командиру 11-й группы вице-маршалу авиации Сондерсу. Джейми поддержал меня, сделав оговорку, что штурмовки могут принести пользу, но в ограниченных масштабах и в Голландии, где зениток гораздо меньше, чем во Франции. Я был готов с этим согласиться. Я также подчеркнул сложности опознания целей, многочисленные случаи, когда под обстрел попадали ни в чем не повинные французы, а также уязвимость наших «Спитфайров» даже для легких зениток и пулеметов. Все это вело к потере дорогих машин и опытных пилотов. Командир группы

внимательно выслушал меня и сказал, что его авиакрылья прекратят штурмовые операции на территории Франции, исключая специальные операции.

Что под этим подразумевалось? Ответ был простым. Иногда цель была слишком важна и оправдывала любой риск. Вскоре после этого мне пришлось готовить такую операцию, которая заслуживает отдельного рассказа.

Из секретного и надежного источника мы узнали, что немецкий главнокомандующий фельдмаршал фон Рундштедт направляется на поезде с юга Франции в Париж. Поезд будет состоять из спального вагона, вагона-ресторана, зенитной платформы. Перед ним будет следовать ложный состав. Мы получили точное расписание движения поезда. Мы с Джейми решили, что упускать такую возможность просто нельзя. Командир группы думал точно так же, поэтому мы приступили к подготовке операции.

Это должно быть небольшое соединение истребителей, которое будет идти на бреющем полете, чтобы не поднять на ноги вражескую ПВО. Следует в полной мере использовать облачность. Поезд необходимо атаковать на равнинах далеко к югу от Парижа, что сразу исключало «Спитфайры» с их малым радиусом действия. Задача, таким образом, возлагалась на «Тайфуны», которые будут пилотировать добровольцы. Я был дежурным планировщиком, но решил посоветоваться с Джейми.

«Какую эскадрилью „Тайфунов“ можно выбрать для охоты на фон Рундштедта?»

Он сразу решительно ответил:

«609-ю из Лимпна. Они недавно совершили несколько дальних вылазок и знают, как действовать в таких случаях. Ими командует Пат Торнтон-Браун. Я переговорю с ним и спрошу, что он об этом думает».

Я вызвал Торнтон-Брауна к телефону и, не упоминая времени и места операции, спросил, не желает ли он участвовать в дальнем рейде для уничтожения поезда? Мы не можем выбирать день и время атаки, так как это специальный состав, который следует всего один раз. Нам, вероятно, придется пробиваться сквозь сильный истребительный заслон и плотный огонь зениток. Мы можем надеяться на облачное прикрытие, но здесь ничего нельзя гарантировать. Командир «Тайфунов» сам будет решать, начинать ли операцию, незадолго до взлета, когда у нас будет вся информация от метеорологов.

Командир эскадрильи сразу согласился с заданием. Я сообщил по телефону все данные о поезде, его графике и фамилию немецкого фельдмаршала. Конкретное время атаки и

детали тактики мы оставляли на выбор пилотов, которые лучше разберутся в этом. Поезд должен был прибыть в Париж в субботу в 17.59. Но если все пойдет как надо, он туда не прибудет.

Погода благоприятствовала нашей затее. Облачность была довольно значительной. 6 «Тайфунов» Торнтон-Брауна должны были взлететь перед файв-о-клоком, и с этого момента судьба фон Рундштедта находилась в руках шести молодых летчиков.

Я покинул кабинет группы планирования и спустился в подземный центр управления полетами, который имел разветвленную систему связи и являлся мозговым центром 11-й группы. Я подошел к столу дежурного офицера управления, мельком глянув на окурок сигары Уинстона Черчилля. Этот драгоценный сувенир хранился в штабе с памятного сентябрьского дня 1940 года, когда премьер-министр посетил штаб, чтобы отсюда проследить за ходом воздушного боя.

Я сел рядом с дежурным в удобное кресло и принялся рассматривать девушек, отмечающих перемещения самолетов на большом планшете. Большинство из них были блондинками, и среди них попадались очень хорошенькие. Это не могло быть простым совпадением. Самые симпатичные девушки почему-то оказывались в штабе Истребительного Командования и авиагрупп. Мы никогда не видели такого цветника в центрах управления полетами авиабаз. Я сказал об этом дежурному. Он согласился:

«Да, здесь много симпатичных мордашек, и они делают жизнь приятнее. Брюнетки заступят на дежурство в следующую смену».

Время близилось к вечеру, я начал посматривать на часы. Атака должны была пройти примерно в это время, и парни уже могли повернуть домой. Я прикинул, что сейчас они должны лететь над пригородами Парижа. На планшетее появилась цветная отметка возле устья Сены. Джурный кивнул в сторону планшета и сказал:

«Это 609-я».

«Не может быть. По моим расчетам, им еще осталось 10 или 15 минут»», — возразил я.

«Скоро мы все узнаем точно. Они должны начать набор высоты, и мы вызовем их по радио».

Но это была 609-я эскадрилья. Я позвонил их офицеру разведки, когда они уже заруливали на стоянку в Лимпне. Он был очень возбужден и сообщил, что видел, как все 6 пилотов стреляют из пушек. Я приказал ему немедленно вызвать к телефону командира эскадрильи, так как мы все сгорали от нетерпения узнать, что произошло. Я услышал голос Торнтон-Брауна на другом конце линии.

«Как вы справились, Пат?» — спросил я.

«По первому классу, сэр. У нас был большой день, думаю, мы сбили два Ju-88, подожгли один двухмоторный „Мессершмитт“, два Ме-109 над Сеной, уничтожили большой газгольдер. Над Бретиньи возле аэродрома мы столкнулись с фрицами, и знаете…»

Я мягко перебил:

«Все это прекрасно, но что о старине фон Р?»

«Ах, да. Я почти забыл о нем. Мы израсходовали почти все боеприпасы, а погода южнее Парижа была слишком хорошей — прозрачное голубое небо. Поэтому я отменил операцию и полетел домой, обстреляв по дороге какие-то баржи на Сене».

Я вздохнул.

«Хорошо сделано, Пат. Мы прикончим фон Р в другой раз».

* * *

Как-то в ноябре меня вызвали к телефону. Звонил Бобби Пейдж из «Киммала». Там шла какая-то шумная вечеринка, что было четко слышно в трубке. Мы обменялись дежурными любезностями, и Бобби мимоходом бросил:

«Тут один приятель хочет перемолвиться с тобой парой слов».

Я подождал пару секунд и услышал голос с характерным канадским акцентом:

«Это ты, командир? Привет, старый ублюдок! Угадай, кто!»

Я ответил:

«Похоже на Уолтера Конрада. Но ведь это невозможно…»

«Ты угадал, это Уолтер! Прямо здесь, в веселом старом „Киммале“! Вернулся, чтобы проглотить пару пинт бурды, которую вы называете пивом. Испанское вино гораздо лучше!»

«Что с тобой случилось, Уолтер? Говори прямо сейчас, я не выдержу».

«Ладно. Ты видел, как мы с Шулдайсом полетели вниз в тот день».

«Было», — согласился я.

«Мы оба обстреляли фрица, но Шулдайс перестал следить за мной. Фриц рухнул, но тут Шулдайс ударил меня позади кабины правым крылом. Мой „Спит“ просто раскололся пополам! Я не помню, как выбрался, но мой парашют раскрылся, и я приземлился в кустах прямо в Дюнкерке».

«А что было потом, Уолтер?» — спросил я.

«Меня сильно помяло, и я потерял сапоги, когда выпрыгивал. 4 дня я прятался в старом пулеметном гнезде, и это были не

самые лучшие дни».

«А как ты выбрался из Франции?»

«Я заговорил с фермером, и он одолжил мне пару форменных ботинок британской армии, которые нашел на пляже. Но больше он ничем не мог мне помочь. Поэтому я сказал, что если фрицы меня поймают, я расскажу, кто мне помогал!»

«Да».

«Это сработало в момент. Вскоре я встретился с нужными людьми и провел около 6 недель в шумной испанской тюрьме. И вот я здесь! Ура!» — Было слышно, как он делает большой глоток пива.

В результате Уолтер снова принял свою эскадрилью.

Проведя в штабе всего несколько недель, я понял, что мой фронтовой опыт начинает устаревать. Появлялись новые самолеты и более совершенные модели старых, началось использование подвесных баков, сменились некоторые командиры крыльев. Люфтваффе изменили тактику, что вынуждало и нас искать новые приемы. Джейми и я чувствовали, что не можем уверенно разговаривать с командирами крыльев, если не будем знать все свежие фронтовые новости и последние нововведения в тактике истребителей. Я вспомнил блестящий пример Виктора Бимиша, который не только планировал операции, но и сам проводил их.

В качестве типичного примера того, как быстро можно отстать от жизни, я расскажу одну историю об авиакрыле Тангмера. Его тактика резко изменилась, после того как на вооружение поступили новые «Спитфайры XII».

Люфтваффе создали новую модель своего FW-190, которая имела улучшенные характеристики на малых высотах. Все, кто жил в это время на южном побережье, помнят стремительные рейды немецких истребителей-бомбардировщиков против наших прибрежных городов. «Фоккеры» подходили на уровне моря, что позволяло добиться внезапности и успеха.

В качестве ответа на эту угрозу был создан «Спитфайр XII» с мотором «Грифон», производство которого начали фирмы «Роллс-Ройс» и «Виккерс». На малых и средних высотах «Спитфайр XII» был быстроходнее «девятки» и мог справиться с низколетящими «фоккерами». Разумеется, мы использовали авиакрыло Тангмера в ходе множества наступательных операций. Я видел, как Джейми отдает приказ крылу совершить рейд к Руану на высоте 12000 футов.

«Но такая высота кажется не слишком большой. Парней наверняка атакуют», — заметил я.

«Правильно», — кратко ответил новозеландец.

«Тогда почему бы не поднять их повыше?»

«Да потому, дорогуша, что Рэй Харрис предпочитает летать **ниже** фрицев. Он определяет свою тактику, когда немцы начинают атаку».

Я сразу заявил, что не верю в это. Я всегда исповедовал аксиому: кто командует высотой, тот контролирует ход боя.

На следующий день я находился в комнате предполетного инструктажа в Тангмере и слушал невысокого офицера. Мы совершим рейд в район Руан — Буве с помощью радиолокационной станции наведения. Я буду ведомым у Рэя. Другими словами, я снова превращаюсь в летчика. Командир крыла завершил инструктаж словами:

«Мы будем держаться между 10 и 12 тысячами футов, как обычно. „Фоккеры“ будут выше нас. Поэтому спокойно сообщите мне о них. Мы притворимся, что ничего не замечаем, а когда они пойдут в атаку, развернемся и встретим, как следует».

Мы вместе с Рэем пошли к «Спитфайрам». Перед тем как забраться в кабину, я сказал:

«Я всегда считал, что козыри на руках у того, кто командует высотой».

Командир крыла ответил:

«Да, это так. Но 12000 футов — наша лучшая высота. Мы любым способом должны затащить фрицев туда. А когда немец спустится к нам, то выяснит, что наши „Спитфайры“ летают гораздо лучше. Мы сможем оторваться от него, обойти его, зайти ему в хвост. Как-то мы встретили от 25 до 30 фрицев, которые держались выше нас. Мы стащили их вниз, раскололи строй и сбили 9 самолетов. Я надеюсь, ты увидишь сегодня что-нибудь подобное».

Я не нашел, что сказать.

Офицер управления полетами задал нам курс, и в конце концов мы оказались ниже группы «фоккеров». Наши летчики обнаружили их давно, и несколько минут мы летели в 5000 футов под вражескими истребителями. Рэй повторял каждый маневр немецкого командира и держал нас под ними. Но вскоре «фоккеры» улетели, и Рэй не сумел показать мне свою тактику.

Один раз я отправился в полет вместе со своим старым авиакрылом Кенли. Это была ошибка, так как мне пришлось лететь рядовым летчиком в соединении, которым я командовал год назад. Плохо было всем, и я больше не допускал подобных промахов.

Большую часть военнослужащих Королевских ВВС, упомянутых в этой книге, я знал лично. Мы вместе служили и летали. Но я намерен рассказать историю одного командира

эскадрильи и молодого австралийца, с которыми я даже не встречался. Инцидент произошел на западе Англии, мы в Оксбридже не имели к этой операции никакого отношения. Это история о величайшей отваге и хладнокровном самопожертвовании. Я услышал ее совершенно случайно, как это и бывает на войне. Она настолько потрясла меня, что я записал рассказ в своем дневнике. Потом я постарался проверить ее по документам и даже встретился с людьми, которые ее помнили.

Джефф Уорнс начал службу в 263-й эскадрилье в 1941 году простым лейтенантом. Через год он стал командиром эскадрильи, получил Орден за выдающиеся заслуги и Крест за летные заслуги. После отдыха в штабе 10-й группы он вернулся в эскадрилью, которая в это время получала «Тайфуны».

Уорнс имел плохое зрение, но врачи подобрали ему контактные линзы. Его летчики норовили стянуть линзы и бросить их в бокал пива, считая это верхом остроумия. Рассказывают, что Уорнс после утренней ванны выпивал стакан виски и выкуривал сигару. Это был потрясающий человек и настоящий командир.

Все случилось в один из слякотных февральских дней. Небо затянули низкие тучи. Пилоты ненавидят такие дни, когда серые тучи и море сливаются в один бесконечный грязный ковер. Полет над морем означает полет вслепую. День выдался холодным. Море под тучами казалось каким-то особенно мрачным. Попавший в воду пилот в таких условиях через час уже замерзает. Волна была сильной, она легко могла залить крошечную надувную лодку, которые имеются в истребителях.

На рассвете Уорнс повел 9 «Тайфунов» в Хэрроубир. Оттуда они вылетели во Францию на свободную охоту, но снегопад над вражеским побережьем вынудил Уорнса отменить операцию. Чтобы не возвращаться пустыми, он приказал снизиться и поискать вражеские корабли возле островов Гернси.

Катастрофа случилась, когда «Тайфуны» находились в 10 милях от самого Гернси. Они летели в нескольких футах над водой в поисковом строю, когда отказал мотор головной машины. Уорнс передал:

«Я буду садиться на воду».

8 пилотов кружили над своим командиром. Один из них поднялся на высоту несколько сот футов и передал сигнал бедствия. Радиостанции в Миддл-Уоллопе и Эссексе взяли хорошие пеленги.

Молодой австралиец лейтенант Тафф, который служил в эскадрилье 8 месяцев, пролетел над сидящим на воде «Тайфуном» и заметил, что командир пытается добраться до полузатопленной

резиновой лодки. Зениток не было. Истребителей не было. Никакого сражения. Только один измученный человек с плохим зрением в ледяном море, 8 «Тайфунов» в воздухе и аэродром в 90 милях.

Тафф включил радио и передал:

«Я думаю, командир ранен и не может добраться до лодки. Я намерен выпрыгнуть с парашютом и помочь ему!»

Кто-то поспешно заорал:

«Не дури!»

В центре управления все засуетились, пытаясь как можно скорее выслать спасательные самолеты. Тафф выпрыгнул. Но тут видимость резко ухудшилась. Хотя «Тайфуны» кружили над местом аварии еще 30 минут, ни одного из пилотов больше никто не видел.

* * *

В самом начале нового года ко мне прибыл хорошо известный командир канадского авиакрыла. Это был Пол Давуд, который имел репутацию блестящего тактика и великолепного ночного истребителя. У него имелся неисчерпаемый запас потрясающих рассказов о своих воздушных приключениях.

Пол сообщил мне, что Королевские Канадские ВВС намерены направить в Европу еще 6 истребительных эскадрилий. Они будут сведены в 2 крыла, одно «Спитфайров», второе «Тайфунов», и войдут в состав 83-й группы. Кроме командиров эскадрилий и командиров звеньев, все 80 пилотов будут совершенно зелеными и неопытными. Однако Билла МакБрайана можно убедить отдать несколько человек из моего 127-го крыла. Эскадрильи прибудут из Канады в феврале и вскоре после этого получат «Спитфайры IX».

Пол должен был командовать новым соединением. Он искал человека, который сможет возглавить авиакрыло «Спитфайров», и уже предложил канадским властям мою кандидатуру. Канадцы согласились, теперь все зависело от меня. Если я согласен, мне следует побывать у вице-маршала Сондерса и договориться, когда я покину штаб 11-й группы.

Мы оба переговорили с командиром группы, и Пол все ему изложил. Сондерс внимательно выслушал его и сказал:

«Когда ты был отозван с фронта, Джонни?»

«В начале сентября, сэр».

«Хорошо. Можешь в начале марта покинуть нас. Я знаю, что вы, как и я, гадаете, когда начнется высадка. Но, полагаю, у вас

будет время постараться сколотить из канадцев настоящую команду».

На том и договорились. Я возвращаюсь к полетам и снова окунусь в свободную атмосферу истребительных эскадрилий. Снова мое место будет во главе крыла. Предыдущие 6 месяцев с канадцами только радовали меня, и я с удовольствием представлял, как снова начну летать с ними. В прошлый раз мы действовали с баз в Англии, но раз 83-я группа формируется во Франции, нам предстоит постоянно пересекать Европу. Предстоящий оперативный цикл сулил массу приключений.

Я продал свой маленький «Моррис» и купил у Кена Холдена великолепный спортивный автомобиль «Лагонда». За зиму механики перебрали его по винтику, и машина была в отличном состоянии. Я начал упаковывать пожитки, чтобы перебраться в Дигби, где формировалось новое 144-е авиакрыло. Но я хотел захватить с собой одного человека, и потому позвонил командиру 616-й эскадрильи.

«Старина, Фред Вэрли все еще в эскадрилье?» — прямо спросил я.

«Да, сэр, — ответил командир. — Он часто рассказывает о прошлых днях, когда присматривал за вами и подполковником Дандасом».

«Я убываю, чтобы принять новое канадское авиакрыло. Мы скоро перелетим через лужу, и я хотел бы забрать Вэрли. Вы позволите мне это?»

Командир ответил:

«Я позову его к телефону. Вы сами его об этом спросите».

Через несколько дней Вэрли присоединился ко мне в Оксбридже. А потом я попрощался с командиром группы и штабными офицерами. Мы втроем — Вэрли, Лабрадор и я — взгромоздились на переднее сиденье «Лагонды» и отправились в Дигби на встречу с канадцами.

Глава 13.
Перед большим шоу

Мы провели уик-энд вместе с семьями перед тем, как отправиться в Дигби. Вэрли поехал в Ноттингем, а я — в Мелтон Мобрей. Паула приехала к нам из Норвича. Пока мы были вместе, я сообщил ей, что сменил безопасное сиденье в штабе на новый оперативный цикл. Однако она понимала, что вышла замуж за летчика-истребителя. Мой отец, которому уже исполнилось 60 лет, патрулировал улицы Мелтон Мобрей как офицер полицейского резерва. Он гордился, что я снова возвращаюсь на фронт.

В следующий понедельник мы поехали в Линкольншир в Дигби. Оставив Вэрли разбирать багаж, я пошел искать Пола Давуда. Вскоре я его нашел, и мы пошли в его офис, пока не найдут троих командиров эскадрилий. Раньше я с ними не встречался.

Джордж Хили, жилистый, лысоватый ветеран 26 лет, уроженец Пикту в Новой Шотландии, командовал 441-й эскадрильей. Он был одним из немногих офицеров, которые имели Крест за летные заслуги с двумя пряжками. Хили сбил своего первого фрица во время рейда на Дьепп. Позднее в Северной Африке Джордж командовал знаменитой эскадрильей «три единицы» (111-я) и довел свой счет до 14 побед. Это был сильный, независимый человек, который всегда отстаивал свое мнение. Я даже не мог желать лучшего командира эскадрильи.

Спокойный, хорошо сложенный Брэд Уокер командовал 442-й эскадрильей. Он тоже был награжден Крестом за летные заслуги. Уокер уже завершил один оперативный цикл в Англии и возглавил эскадрилью, когда та базировалась на Алеутских островах, прежде чем отправиться в Дигби.

Третьим командиром эскадрильи был Уолли МакЛеод, высокий, подвижный мужчина, которому было почти 30 лет. У него было 13 побед, большую часть из которых он одержал над Мальтой, где сражался вместе с Баком МакНэйром и Сумасбродом Берлингом. Уолли имел репутацию прекрасного снайпера и человека, быстрого в решениях.

Я подумал: «Убийца, если такие существуют. Я рад, что он со мной, а не против меня. Однако он склонен слишком высовывать голову, поэтому за ним нужно присматривать».

Мы поехали на стоянки эскадрилий, которые были расположены по периметру аэродрома. Я получил возможность

встретиться с пилотами, которые будут летать вместе со мной следующие несколько месяцев. Они были настоящими летчиками-истребителями, наслушались о приключениях своих товарищей-канадцев и сразу засыпали меня вопросами:

«Когда нас наконец бросят в бой?»

«Мы перелетим в Тангмер или еще куда-то на юг перед высадкой?»

«На что похож настоящий воздушный бой?»

Последний вопрос затронул какие-то струны в моей душе. Я вспомнил свои собственные отчаянные поиски совета и одобрения. Молодые, энергичные канадцы, столпившиеся вокруг меня, очень хотели знать, что их ждет впереди. Поэтому я глубоко вздохнул и принялся излагать историю развития нашей тактики с тех пор, как в начале 1941 года мы впервые перешли в наступление.

Постоянно растущие скорости истребителей и появление еще более скоростных реактивных самолетов ясно дали понять, что наши большие, неуклюжие авиакрылья из 36 «Спитфайров» вскоре уйдут в прошлое. Они могли сохраниться только в наступательных операциях, которые планируются заранее. Пока мы продолжали действовать с баз в Англии, мы обычно взлетали крылом, но становилось все труднее и труднее удерживать такие соединения в едином строю.

После перебазирования во Францию наша мобильная радиолокационная система не сумеет предупреждать нас вовремя о вражеских самолетах. На континенте фактор времени станет гораздо более важным. Мы не получим возможности долго взлетать и строиться, как это происходит сегодня. Наши наземные войска окажутся в сложном положении, так как им потребуется поддержка через считанные минуты, а не через час. Поэтому, как правило, бой будет вести звено, в лучшем случае — эскадрилья. Разумеется, изредка операции будут проводиться и авиакрыльями, однако опыт ВВС Пустыни ясно показал что маленькие, маневренные соединения станут использоваться повсеместно. Фигура командира крыла, которая доминировала с начала 1941 года, постепенно уходит в тень, вперед выдвигаются командир эскадрильи и командир звена. Начинается война командиров эскадрилий. Эта тенденция к сокращению численности авиационных групп сохранится и дальше. В Корее, где сражались реактивные «Сейбры» и МиГ-15, началась война командиров звеньев.

Если не говорить о командирах эскадрилий и звеньев, мне отчаянно не хватало опытных пилотов. В воздухе нам придется соперничать с теми канадскими крыльями, которые воюют уже

много месяцев. Во время первых операций нам не избежать потерь. Но, если мы потеряем командира звена, заменить его будет некем. Мне пришлось затребовать еще полдюжины опытных летчиков из состава остальных канадских крыльев, и вскоре они прибыли. Самой примечательной фигурой оказался молодой лейтенант МакЛахлан. Он был таким низеньким, что мы прозвали его «Крошка Мак»[9] <http://militera.lib.ru/memo/english/johnson/app.html>.

Крошка Мак летал вместе со мной в Кенли, и я знал его как хорошего пилота и надежного, опытного командира. Он любил самолеты и полет, как другие любят женщин. Если кому-то требовалось доставить коллекцию фарфора, собранную на севере Шотландии, или срочно оплатить счет в офицерском клубе на противоположном берегу острова, Крошка Мак тут же залезал в кабину «Спитфайра», чтобы сделать это. В Дигби он часто являлся в мой офис, чтобы спросить, не требуется ли куда-нибудь слетать. Для него абсолютно не имело значения, куда лететь, на какой срок, на каком самолете. Он просто хотел оказаться в воздухе.

Наш наземный персонал прибыл в Дигби на грузовиках, а новенькие «Спитфайры IX» перегнали из резервных подразделений. Я сам привел 6 или 7 самолетов и выбрал один, управление которого было особенно мягким, а мотор ревел не так жутко. Снова на капоте мотора были нанесены мои инициалы и вымпел командира авиакрыла. Как и год назад, я ни разу не пожалел о своем поступке.

Однако мне приходилось помнить, что, кроме воздушных боев, у нас появилась и другая задача. Мы теперь являлись крылом истребителей-бомбардировщиков, поэтому мы должны были обстреливать и бомбить вражеские войска и автоколонны. Во Франции нашей первой и самой важной задачей станет очистка неба от вражеских самолетов, что позволит наземным войскам выполнять свои задачи без помех со стороны Люфтваффе. А после того как господство в воздухе будет завоевано, мы займемся более будничной работой.

Чтобы помочь обеспечить поддержку войск, была создана система передвижных пунктов наведения. Это были специальные автомобили, которые следовали вместе с войсками и сообщали координаты узлов сопротивления, вражеских танков и тяжелой артиллерии. В стремительно меняющейся обстановке своевременная и точная информация о месте нахождения наших авангардов приобретала исключительное значение. Офицеры КВВС, работавшие на передвижных пунктах, обычно обладали большим опытом и находились на заслуженном «отдыхе» от полетов. Они сидели за передатчиками и привычным для

летчиков языком сообщали все данные о целях. Эти передвижные командные пункты во многом упрощали нашу задачу, так как войскам уже не требовалось обозначать позиции противника цветными дымами.

Наши вылеты с бомбами должны были помочь бомбардировочным эскадрильям, которые старались изолировать район боя. Операции проводились в рамках тщательно разработанных кампаний по уничтожению дорог и мостов, центров связи по периметру зоны боев. После этого немцы уже не могли свободно перебрасывать подкрепления в угрожаемый сектор. Бомбометание с пикирования стало важной частью нашей подготовки, особенно после того, как выяснилось, что истребители-бомбардировщики могут уничтожить мост гораздо быстрее и вернее, чем средние или легкие бомбардировщики.

Для этих целей «Спитфайры» были оборудованы специальными замками под крыльями, а набор был усилен, чтобы самолет мог нести две 500-фн бомбы. В теории вы вводите самолет в крутое пике, направляете его на цель и сбрасываете бомбы, одновременно выходя из пике. К несчастью, бомбы не полетят по той же самой линии, что и самолет. Если вы наведете нос «Спитфайра» точно на цель, бомбы упадут недолетом. Вам также придется учитывать ветер. Позднейшие гироскопические прицелы автоматически вычисляли величину отклонения, когда вы атакуете вражеский самолет, однако такого же помощника при бомбометании мы не имели. Одни летчики считали до трех, прежде чем сбросить бомбы, другие — до четырех. Кто-то создал специальную систему сброса бомб, после того как цель проходила несколько коллиматорных колец прицела.

Когда я впервые увидел свой «Спитфайр» с двумя бомбами, подвешенными под тонкими крыльями, то решил, что просто спятил. Он не сможет! «Спитфайр» казался ужасно перегруженным. Неуклюжие громоздкие бомбы до неузнаваемости искажали изящный силуэт истребителя. Хотя, может быть, я стал слишком сентиментальным, пролетав столько времени на «Спитфайре». Совсем иное дело — пикировать на тяжелом истребителе, который весит 7 тонн и сам падает, словно бомба. Это ничуть не похоже на попытки пикировать на легком хрупком самолете.

«Что ты об этом думаешь, Уолли?» — спросил я МакЛеода, когда мы осматривали «Спитфайр» с подвешенными бомбами.

«Не так уж плохо, сэр. Если мы подвесим два запасных бака вместо этих штук, — он указал на бомбы, — то сможем долететь до Берлина вместе с янки и получить настоящую драчку».

Мы постоянно занимались проблемой увеличения дальности

полета наших «Спитфайров». Обычно мы несли маленький обтекаемый бак под брюхом истребителя. Но недавно мы услышали, что американцы подвесили баки под крыльями двух «Спитфайров IX» и сумели перелететь через Атлантику. Мы узнали от фирмы «Виккерс», что американцы, кроме подвесных баков, оборудовали дополнительные внутренние баки в крыльях. Однако это слишком снижало прочность крыла, и самолет нельзя было использовать в бою.

Дни в Дигби летели стремительно, я делал все возможное, чтобы превратить 80 канадских пилотов в 3 боеспособных эскадрильи. По вечерам, закончив работу, мы вместе с канадцами садились в «Лагонду» и отправлялись куда-нибудь в сельский трактирчик, пропустить пинту эля. Эти поездки приносили исключительную пользу, так как позволяли забыть о формальностях и субординации и лучше узнать друг друга. Когда становилось совсем поздно, мы возвращались в наш клуб, пропускали в баре по последней и отправлялись спать. Иногда кто-нибудь садился за пианино, и в баре начиналось пение. Один молодой лейтенант, Джонни Марриотт, обладал поистине неисчерпаемым запасом английских и канадских песен, а также прекрасным голосом.

После 2 недель упорных тренировок в Дигби мы отправились на юг, на аэродром возле Борнемута, и использовали этот случай для отработки процедуры перебазирования тактического авиакрыла. Первой покинула Дигби передовая группа, в которую входила примерно половина наземного персонала, и маленькими, старательно замаскированными колоннами перебралась на новую базу. Сразу после прибытия они развернули костяк штаба, в том числе — службы управления полетами? и приготовились к приему «Спитфайров». Тем временем мы продолжали полеты из Дигби и проводили свои собственные тренировки. Как только мы получили сообщение, что передовая партия готова начать обслуживание эскадрильи, мы перелетели на новую базу, через несколько минут после приземления заправились и снова были готовы подняться в воздух. Тыловая партия, оставшаяся в Дигби, собрала наше оборудование, погрузила его на большие грузовики и тоже двинулась на юг. Через 2 дня они присоединились к нам.

* * *

Вскоре мы провели нашу первую операцию. Мы обнаружили дюжину вражеских самолетов на аэродроме возле Парижа и превратили по крайней мере половину из них в пылающие

обломки. Через 3 недели после получения новых «Спитфайров» новички из Канады летали почти как ветераны и стойко держались под огнем. Крыло перебазировалось в Тангмер, и мы сыграли свою роль в ежедневных налетах на территорию Германии и оккупированной Европы. После нескольких вылетов нам стало ясно, что теперь ловить вражеские истребители будет гораздо сложнее, чем раньше.

Хотя мы находились в составе 83-й группы, наши операции планировал и направлял штаб 11-й группы. Такое положение сохранялось до тех пор, пока 83-я группа не создала свою систему управления и радиолокационного слежения во Франции. Поэтому я специально совершил визит в Оксбридж, чтобы получше ознакомиться с предполагаемой диспозицией сил Люфтваффе внутри нашего радиуса действия. На основании данных различных источников на карте было показано множество «действующих» немецких истребительных эскадрилий. Наши разведчики были уверены, что их сведения совершенно верны. Тогда я отправился к Джейми.

«В последние дни мы почти не видим фрицев, Джейми. Однако твои шпики уверяют, что они продолжают действовать во Франции. Или мы не встречаем их, потому что летаем слишком высоко?».

«Может, ты и прав, — ответил Джейми. — Пилоты „Тайфунов“, которые действуют ниже вас, часто видят немцев. Но я полагаю, что главная причина заключается в том, что фрицы свои усилия сосредоточили на борьбе с „Крепостями“ и просто игнорируют ваши вылазки».

«Давай попытаемся действовать на малых высотах», — предложил я.

«Давай, может, и сработает, — согласился новозеландец. — Мы думаем, что, если бросить тактические бомбардировщики на аэродромы фрицев, они попытаются убрать свои самолеты до начала бомбежки. Скорее всего, они постараются на малой высоте удрать в Германию».

«Когда в следующий раз мы будем сопровождать „Мэродеры“, я возьму четверку и полечу впереди бомбардировщиков на минимальной высоте. Мы подойдем к немецким аэродромам над верхушками деревьев и подкараулим их, когда они будут взлетать. Ты укажешь это в приказе на следующую операцию?»

«Хорошо, — согласился Джейми. — Я напишу, что ты должен прибыть к цели на 20 минут раньше бомбардировщиков. Ты должен перехватить фрицев на взлете. Следи за зенитками!»

Исключая отдельные случаи, когда нам приходилось удирать из Франции на малой высоте, мы до сих пор не летали там на

бреющем. Маршрут следовало выбрать очень тщательно, чтобы обойти места сосредоточения зениток и крупные промышленные центры. Также будет слишком опасно лететь прямо над вражескими аэродромами. Но в то же время я должен найти такое место для своих «Спитфайров», чтобы мы могли легко засечь взлет вражеских истребителей. Я буду целиком занят слежением за местностью и одновременно за картой. Остальные летчики должны будут прикрывать меня и следить за небом.

Этот тип операций на малой высоте резко отличался от штурмовок, которые мы проводили раньше. Мы летали в хорошую погоду и пересекали прибрежный район с насыщенной ПВО на безопасной высоте. Когда мы начинали снижаться, то при ясной погоде знали свое точное место и видели, какие районы следует обойти. Мы обнаружили, что чем дальше мы уходим от берега, тем слабее становится ПВО, если мы обходим аэродромы и города. Увеличение радиуса действия «Спитфайров» означало, что мы можем добраться до Рейна. Мы назвали такие операции «Рейнджер».

В ходе «Рейнджера I» моя четверка «Спитфайров» уже находилась над территорией Франции, когда «Мэродеры» только пересекли берег возле Остенде. Мы стремительно спикировали к вершинам деревьев, и я обнаружил, что полет над рощами и деревнями Бельгии вызывает приятное возбуждение. Иногда крестьяне оглядывались на звук наших моторов и принимались махать руками, когда видели английские опознавательные знаки. Для них мы были первым признаком близящегося освобождения.

Мы летели над мирными полями, почти касаясь листвы деревьев. Чуть трогаем ручки управления вперед, чтобы снизиться в долину. Летим вдоль склонов холмов и чуть поворачиваем, чтобы облететь колокольни и дымовые трубы. Тут и там виднелись зелено-коричневые автомобили Вермахта, которые ползли по проселочным дорогам. Мы не обращали на них внимания, так как наша ставка была гораздо крупнее.

Мы приближались к густо населенному району вокруг Брюсселя. Справа от нас остался старый университетский город Лувэн. Здесь мы могли нарваться на неприятности, так как возле Брюсселя находились два хорошо защищенных аэродрома, поэтому мы повернули к Лувэну.

«Седому от красного-2. Один двухмоторный самолет на 12 часов. Та же высота».

Do-217 летел в полном одиночестве, и наши «Спитфайры» быстро догоняли его. Как семечки! МакЛеод снизился до моего уровня, и я заподозрил, что он намерен выскочить вперед меня, что было страшным нарушением летной дисциплины. Однако он

остался рядом, и я сказал:

«Он твой, Уолли. Посмотрим, как ты с ним справишься!»

Он сблизился с немцем, а мы остались сзади, следя за происходящим. Все произошло моментально. Никакой утомительной погони. Никаких отчаянных маневров. Это был прекрасный пример снайперской стрельбы. Уолли поразил жертву уже первой очередью. «Дорнье» дернулся вверх, на мгновение завис неподвижно, а потом рухнул на землю. В небо взметнулся столб пламени. Мы полетели дальше, оставив пылающие обломки «Дорнье».

«Хорошо сделано, Уолли. Перестроиться. Нам могут попасться еще», — приказал я.

Мы продолжали наши поиски над Бельгией и Голландией. Однако в этот день мы больше не встретили немецких самолетов. Поэтому, перед тем, как набрать высоту и отправиться назад, мы обстреляли немецкую автоколонну. Это была прекрасная охота, и мы оставили 6 или 7 горящих машин на обочине дороги.

Через 2 дня мы испробовали тот же самый тактический прием и так же неудачно. Наши легкие бомбардировщики действовали в районе Парижа, а я повел четверку «Спитфайров» осматривать многочисленные аэродромы, расположенные полукругом вокруг французской столицы. Через 20 минут полета на бреющем я потерял место, хотя знал, что нахожусь в нескольких милях южнее Парижа. Я отложил карту и сосредоточился на определении курса. Еще 5 минут, потом поворот на запад, чтобы не слишком приблизиться к Парижу. Наш горизонт был ограничен всего 3 милями, так как мы летели слишком низко, и сокращался еще больше, когда мы ныряли в долину.

Мы пересекли целую паутину железнодорожных линий, которые указывали, что мы совсем рядом с Парижем. Потом пролетели над рекой и увидели впереди поросший деревьями холм, поднимающийся на 200 футов над рекой. Мы проползли вдоль склона, перескочили через деревья на вершине и оказались над широким летным полем. На противоположной стороне аэродрома стояли несколько больших ангаров.

Немецкие зенитчики были наготове и уже ждали. Первый выстрел, а потом снаряды полетели со всех направлений. Несколько орудий стояли на крышах ангаров, и они стреляли нам прямо в лоб. Было бы чертовски глупо поворачивать назад, чтобы пытаться укрыться за склоном холма, так как разворот подставил бы зениткам уязвимое брюхо истребителя. Вражеские самолеты стояли здесь и там, но единственной нашей мыслью было поскорее вырваться из этого ада. Времени отдавать приказы по радио не было. Каждый сам за себя. Но все пилоты понимали, что

их единственный шанс спастись заключается в том, чтобы оставаться на минимальной высоте.

Нам казалось, что выход закрывает перекрестный огонь сотни орудий. Я надеялся проскочить в узкую щель между двумя ангарами. Я нацелил нос «Спитфайра» прямо туда, пролетел и успел заметить многоствольный автомат, разворачивающийся вслед мне. Дальше лежала длинная прямая дорога, обсаженная с обеих сторон высокими тополями. Я прижал «Спитфайр» к полотну, используя в качестве укрытия кроны деревьев. Трассы мелькали над кабиной, но при некоторой доле везения я вскоре выскочу за пределы досягаемости. Поэтому я держал «Спитфайр» в нескольких футах над засыпанной гравием дорогой. Полдюжины велосипедистов мчались к аэродрому навстречу мне. Они побросали велосипеды и кинулись в разные стороны. Если вы французы, прошу прощения, но я испугался гораздо больше вас.

Я набрал высоту и вызвал по радио остальных пилотов. Как ни странно, все они сумели прорваться сквозь огневую завесу. Когда выяснилось, что все живы, я с воплем радости бросил «Спитфайр» свечкой вверх.

Мы приземлились в Тангмере, и никогда раньше сигареты не казались такими вкусными. Даже обычный чай, поданный девушками, показался божественным нектаром. Мы стояли перед своими «Спитфайрами» и говорили о всяких пустяках. Но через полчаса показались несколько штабных автомобилей, полных Важных Персон. Из первой машины вышел Эйзенхауэр, за ним последовал Ли-Мэллори, который недавно был назначен командующим авиацией экспедиционных сил. Их сопровождал наш новый командир группы Гарри Бродхерст, который отличился как пилот истребителя в первые годы войны. 83-я группа была не первым его командным постом, так как недавно он успешно руководил ВВС Пустыни. По нашим костюмам Бродхерст понял, что мы только что вернулись из вылета. Он сказал генералу:

«Подойдем и поговорим с этими парнями, сэр. Они только что приземлились».

Эйзенхауэра это немедленно заинтересовало, и он спросил у меня:

«Вам сегодня повезло?»

Я быстро вспомнил что мы не сделали ни единого выстрела. А какими словами можно описать нашу невероятную встречу с зенитками? И я ответил:

«Нет, сэр. Полет прошел спокойно».

* * *

Примерно за месяц до высадки у меня была интересная стычка. Мы атаковали маленькую группу «Фокке-Вульфов». Я попытался догнать немецкого командира, но тот перешел в вертикальное пике и оторвался от меня. Я вышел из пике у самой земли и круто пошел вверх, уверенный, что фрицев у меня на хвосте нет. Я выровнялся и начал увеличивать скорость, чтобы набрать высоту и перестроить своих канадцев. Внезапно мне в глаза бросилась черная тень, которая стремительно скользила по залитой солнцем земле. Она перескакивала через изгороди и дороги, на мгновение рассыпалась сотнями мелких пятнышек, чтобы потом снова слиться в единое целое. Мне потребовалась пара секунд, чтобы сообразить, что это тень другого самолета, летящего рядом со мной. В солнечном сиянии мелькали какие-то неясные очертания. Я бросил «Спитфайр» вертикально вверх, а потом выровнял его, выйдя против рассветного зарева. Подо мной находился «Фокке-Вульф», и его тень летела примерно в 400 ярдах впереди.

Я начал осторожно спускаться, чтобы зайти ему в хвост. Каждые несколько секунд немецкий пилот чуть доворачивал, чтобы контролировать мертвую зону. Я подожду, пока он расслабится. И тогда я его прикончу. Постепенно его довороты становились все реже, и он пошел вдоль широкой речной долины. Я должен был лететь чуть выше «фоккера», потому что ниже просто не было места. Какой-то инстинкт заставил меня сосредоточить внимание на пространстве впереди немецкого истребителя. В 200 ярдах впереди мелькнула паутина высоковольтных проводов. На этой высоте фриц проскочит под ними, зато я в них врежусь. Я опустил «Спитфайр» вниз, пока не оказался всего в нескольких футах над водой. Я попал в турбулентную струю «Фокке-Вульфа» и удерживал самолет только с огромным трудом. Проскочив под проводами, немецкий пилот начал плавно набирать высоту с разворотом и больше не следил за хвостом. Этот маневр дорого ему обошелся. Я срезал дугу и всадил пушечную очередь ему в мотор и кабину. От обреченного самолета полетели куски. Пилот откинул колпак, но я дал еще одну очередь. Немецкий истребитель врезался крылом в землю. Он несколько раз перекувырнулся, прежде чем замереть пылающей грудой.

К несчастью, в этом бою мы потеряли Джорджа Хилла. Вместе с другими пилотами он уничтожил «Фокке-Вульф», но потом у него отказал мотор, и он совершил вынужденную посадку. Наши пилоты видели, как Джордж вылезает из разбитого «Спитфайра» и бежит в укрытие. В следующий раз я встретился с ним уже после войны, когда посетил Канаду. Целый месяц он избегал плена, но

потом немцы все-таки схватили его. Они решили, что Джордж может знать что-то о наших планах вторжения, и гестапо подвергло его жестоким пыткам.

Мы решили, что заменить Джорджа Хилла сможет американец Дэнни Браун. В прошлом году он часто летал моим ведомым, а потом стал отличным командиром звена. Симпатичный темноволосый Браун показал себя хорошим товарищем и прекрасным командиром эскадрильи. Он поклонялся богу всех янки — доллару, но когда получил возможность перейти в американские ВВС, где плата была заметно выше, предпочел остаться с нами.

Тем временем Уокер завершил свой оперативный цикл и вернулся в Канаду. У нас образовалась еще одна вакансия командира эскадрильи. Я искал подходящую замену, но в это время ко мне приехал подполковник Дэл Рассел, уроженец Монреаля. Дэл прибыл в Англию в самом начале войны и заслужил свой первый Крест за летные заслуги еще во время Битвы за Англию. Летом 1943 года он командовал крылом «Спитфайров», и мы часто летали вместе. Я относился к нему с огромным уважением. Симпатичный блондин, немного хулиганистый, он был плакатным летчиком-истребителем и питал большую слабость к слабому полу. Последние несколько месяцев он проторчал в штабе 83-й группы. Он сразу перешел к сути дела:

«Я слышал, у тебя есть свободная эскадрилья, Джонни. Не отдашь ее мне?»

«Но, Дэл, ты же подполковник. Ты командовал собственным крылом. Подожди немного и получишь другое. Зачем тебе это понижение?»

«А мне наплевать. Вся работа для командиров авиакрыльев закончилась. А мне нравится летать с тобой. Я хочу вернуться в строй, прежде чем начнется большое шоу. Ждать этого недолго осталось».

«А что скажет Гарри Бродхерст?» — спросил я.

«Я уже говорил с ним, он согласен», — ответил Дэл.

«Тогда все в порядке. Когда ты сможешь приступить?»

«Я заберу свои шмотки из штаба и прибуду в эскадрилью завтра».

Так Дэл Рассел оказался в нашей компании. Я был очень рад такому обороту, но и немало смущен. Он был очень популярен среди канадцев и являлся отличным командиром. Его помощь будет просто неоценима во время наступления в Европе. Я был просто счастлив, что получил таких командиров эскадрилий, как Рассел, Браун и МакЛеод.

Через пару дней я поднял эскадрильи МакЛеода и Брауна, чтобы прочесать район Лилля перед атакой «Мэродеров». После того как мы несколько минут патрулировали в указанном районе, я заметил одиночный «фоккер» в нескольких тысячах футов ниже моей группы. Немец летел тем же курсом. Это была идеальная цель для одного из моих неопытных парней, и я решил, что первый пилот, который доложит о вражеском самолете, получит честь сбить его. Мы летели прежним курсом по крайней мере минуту, и меня уже начало немного раздражать полное невнимание моих 23 летчиков. Тем более, что вражеский пилот в любое мгновение мог обнаружить нас. Я решил дать парням еще 30 секунд на обнаружение фрица. И снова мои 23 пилота молчат. Тогда я начал плавно снижаться, пока не оказался над вражеским истребителем. Теперь я считал, что вправе забрать эту добычу себе.

«Седой крылу. Последние две минуты под нами летит одиночный „фоккер“. Я намерен сбить его со своей четверкой. Остальные держатся вверху».

Этот приказ, как я и ожидал, был встречен гробовым молчанием.

Когда я приблизился на дистанцию огня, вражеский пилот заметил нас. Он тут же сбросил колпак фонаря и начал переворачивать самолет вверх брюхом. Когда я открыл огонь, он выбросился из кабины, и в небе развернулся белый купол парашюта. «Фоккер» рухнул прямо на вспаханное поле. Пролетая на небольшой высоте, я заметил, что вражеский пилот отстегнул парашют и стоит на ногах. Судя по всему, он ничуть не пострадал.

Я снова набрал высоту, крыло восстановило строй. Никто не произнес ни слова. Я мог лишь надеяться, что этот горький урок научит их впредь быть внимательнее.

Между Монсом и Дуром я заметил группу «Фокке-Вульфов» — 5 или 6 машин, летящих на очень малой высоте. Однако они быстро пропали в стелющейся над землей дымке. Я отправил вниз две четверки «Спитфайров», одну под командованием Уолли МакЛеода, вторую — Крошки Мака. Они должны были постараться найти «фоккеры». Вскоре мы услышали пилотов Крошки Мака, которые переговаривались после лобовой атаки 6 «Фокке-Вульфов», но от МакЛеода — ни слова.

Мы пробыли в воздухе уже достаточно долго, и через несколько минут я отдал приказ возвращаться. Я приказал летчикам лететь прямо на базу, так как нам еще предстояло бороться с сильным встречным ветром. Через 12 или 15 минут, когда я пересекал французское побережье, я услышал по радио

совершенно отчетливо, хотя и очень тихо:

«Ну, давай, ублюдок!»

Хотя голос был еле слышен, уловить канадский акцент не составляло труда. Я был совершенно уверен, что это голос Уолли. Я вызвал его по радио, но снова не получил ответа. Через 2 с лишним часа я посадил 16 самолетов в Тангмере. За нами последовали 3 самолета из четверки МакЛеода и 3 самолета Крошки Мака.

Прежде всего я начал допрос пилотов Крошки Мака, так как сам он не вернулся. Он возглавлял 4 «Спитфайра», которые нырнули в дымку и после некоторых поисков увидели в миле впереди себя смутные силуэты 6 «фоккеров». Канадцы атаковали противника, но взаимная страховка немцев оказалась превосходной. Они внезапно развернулись навстречу и бросились в лобовую атаку. «Спитфайры» держали курс, и два соединения стремительно сближались. После первой атаки началась общая свалка, но Крошка Мак в ней не участвовал. Другие пилоты видели, как его «Спитфайр» вспыхнул и камнем полетел вниз после лобовой. Так погиб этот маленький, но очень смелый офицер.

Опечаленный этим известием, я начал выслушивать отчеты летчиков четверки МакЛеода. Они тоже перехватили маленькую группу «фоккеров», но вражеские пилоты сразу скрылись в темноте, как только «Спитфайры» заняли выгодную позицию. Три самолета снова соединились, но не смогли найти своего командира. Затем они услышали мой приказ возвращаться, и взяли курс на Тангмер. Да, они тоже слышали ругань по радио и уверены, что это был голос командира эскадрильи.

Я был уверен, что МакЛеод выбрал себе цель и погнался следом за ней к границам Германии. К этому времени я уже достаточно хорошо изучил характер этого человека и понимал: если он вцепился во фрица, то не выпустит его, пока кто-нибудь из них не рухнет на землю. Мы уже потеряли много хороших пилотов при подобных обстоятельствах. Поэтому меня очень беспокоила перспектива потерять опытного командира эскадрильи перед самой высадкой на континент. Я пошел в домик на стоянке и вызвал центр управления полетами. Имеют они какие-нибудь известия о майоре МакЛеоде? Да, имеют! Он только что сел на аэродром на юго-востоке Англии и сбил один «фоккер». Проклятый «фоккер»! Мало ему, не настрелялся! Я уточнил время приземления МакЛеода и легко подсчитал, что он находился в воздухе почти 3 часа. Это означало, что он вернулся на последних каплях бензина.

МакЛеод прилетел в Тангмер и, вылезая из кабины,

безмятежно улыбался. Я постарался подавить свой гнев. Однако в тот же день я собрал пилотов в комнате для инструктажа и особо подчеркнул необходимость взаимной страховки, внимательного наблюдения и беспрекословного исполнения приказов. Я сказал, что эпоха одиноких волков ушла вместе с Первой Мировой войной. Одиночки никогда не играли роли в боях над Англией и континентом. Сумасброд Берлинг продемонстрировал над Мальтой, что агрессивный одиночка может сбить несколько вражеских самолетов, если ему будет везти. Однако ни один летчик, каким бы умелым он ни был, не может одновременно уничтожать вражеский самолет и следить за собственным хвостом. Я постарался подчеркнуть, что не пытаюсь принизить достижения Берлинга, но просто заявляю, что не потерплю одиночек в своем соединении.

* * *

В последние несколько недель перед высадкой мы летали очень много, проводя самые разные операции. Мы подвешивали бомбы к «Спитфайрам» и начинали день с атак мостов и виадуков. После ленча мы брали подвесные баки и отправлялись во Францию охотиться за поездами и автоколоннами. Наш день мог завершиться новой бомбовой атакой, хотя теперь целью становилась радиолокационная станция на вражеском берегу. Почти все операции мы проводили в Нормандии, хотя пару раз нас направляли в другие районы. В то время все эти усилия казались разрозненными и не связанными между собой, однако они были частью хитроумного скрытого плана, который должен был подорвать немецкую транспортную систему. Иногда нас переключали на бомбовые атаки пусковых установок Фау-1 в районе Па-де-Кале. Эти цели было трудно поразить, так как немцы их тщательно маскировали и устанавливали вокруг множество зениток. Мои канадцы прошли все эти операции без потерь, хотя однажды нашему певцу Джонни Мариотту пришлось садиться на воду.

Когда мы зашли в атаку на пусковую установку, нас вдруг окружили многочисленные разрывы зенитных снарядов. Если бы это был рейд истребителей, я просто приказал бы набрать высоту и сменить курс, что запутало бы вражеских наводчиков. Но сейчас мне приходилось выдерживать постоянную скорость и высоту и ждать, пока пусковая установка появится под моим левым крылом чтобы войти в крутое пике и сбросить бомбы с высоты 4000 футов. Только после этого я буду свободен.

Ближе к цели огонь зениток стал еще плотнее. Поэтому я зауважал парней с бомбардировщиков, которые сталкиваются с этим во время каждого вылета. Наконец цель мелькнула под крылом «Спитфайра». Когда она появилась, я сделал полупереворот. Мы ринулись вниз, и легкие зенитки обрушились на нас. Я сбросил бомбы и рванул ручку на себя, чувствуя, как перегрузки вдавливают меня в кресло. Разрывы гнались за мной. Поэтому я совершенно не удивился, когда услышал Мариотта:

«Седому от красного-2. Меня подбили! Температура растет».

Мы находились почти над французским берегом. Если Мариотт выпрыгнет с парашютом, шансов спастись у него не будет, так как побережье кишело немцами. Я решил отвести его как можно дальше вглубь Ла-Манша.

«О'кей, Джонни, — ответил я. — Оставайся в машине, сколько сможешь. Я вызову навстречу „Валрос“. Красный-3, передай сигнал бедствия».

Я кружил вокруг «Спитфайра» Мариотта, который постепенно терял высоту. Он летел очень медленно, на минимальных оборотах мотора, чтобы по возможности снизить температуру масла и охлаждающей жидкости. Каждые несколько секунд из выхлопных патрубков вылетали клубочки белого дыма.

«Как там, Джонни?» — спросил я его.

«О'кей, сэр. Температуру зашкалило, но он все еще держится».

«Спитфайр» снизился до 2000 футов. Мариотту пора прыгать, вдобавок постоянно нарастает опасность, что самолет вспыхнет.

Я приказал:

«Прыгай, Джонни. Мы сразу подберем тебя».

«О'кей, сэр», — радостно ответил он.

Мы видели, как раскрылся парашют. Затем он забрался в свою резиновую лодку и махнул рукой, когда я пролетел на высоте несколько футов над ним. Я оставил четверку «Спитфайров» прикрывать лодку, но их вскоре сменили. Когда я сел, то офицер управления полетами сообщил, что Мариотт уже находится в «Валросе» и летит на прибрежный аэродром. Это была отличная спасательная операция.

В тот же день Джонни Мариотт вернулся. Он был всеобщим любимцем и обладал хорошим голосом, как я уже говорил. Мы отпраздновали его возвращение пирушкой, и после первой же пинты он запел. Когда вечеринка закончилась, он продолжал петь и даже попробовал продолжить, когда его силой засунули в постель.

* * *

Ближе к концу марта нас снова перебазировали, теперь в Форд на побережье Сассекса. Соединение Пола Давуда, которое состояло из крыла «Спитфайров» и крыла «Тайфунов», было расформировано, так как он не мог командовать двумя различными типами самолетов, имеющими совершенно различные задачи. Поэтому мы покинули хозяйство Давуда, и нашим командиром снова стал Билл МакБрайан.

Длинные колонны грузовиков, бронетранспортеров и танков двигались в районы Портсмута и Саутгемптона. Они буквально затопили все окрестности. Наш клочок Сассекса превратился в огромный армейский лагерь. На аэродроме Форд находились 3 крыла «Спитфайров» и несколько эскадрилий ночных истребителей. Пиво стало большой редкостью, так как летчиков собралось слишком много. Пабы начали закрываться рано, но лендлорд Артур Кинг всегда находил способ утолить нашу жажду.

Мы, летчики, смотрели в будущее с уверенностью, которая становилась все крепче с приближением D-дня. Как-то вечером командование II Тактической Воздушной Армии ужинало при свечах в офицерской столовой Тангмера. Почетным гостем был генерал Эйзенхауэр. Портреты предыдущего поколения летчиков с улыбками взирали на эту компанию. Я думал о долгом пути, который пришлось пройти и который начался в этом самом месте с Южно-Йоркширской эскадрильей. Я вспоминал Дугласа Бадера, попавшего в плен, однако оставившего нам блестящий пример, которому мы следовали всегда.

Рано утром Фред Вэрли, Лабрадор Салли, дробовик и мой фургон остались позади. Мы отправились в район погрузки. Я оставил часть самого себя. Мне страшно не хватало добродушия Вэрли и его чашек крепкого чая.

5 июня коменданты авиабаз и командиры крыльев были собраны Гарри Бродхерстом, который сообщил о намеченной на завтра высадке десанта. Он детально расписал многочисленные задачи и четко сказал, чего именно ждут от нас. Поздно вечером, когда я вернулся в Форд, канадцы все еще ждали меня, чтобы узнать новости. Наша задача была предельно простой. Мы должны были защитить восточный фланг сил вторжения от вражеских воздушных атак.

Когда я добрался до спальни, то испытал облегчение. Вскоре мы будем базироваться во Франции, и нам не придется пересекать Ла-Манш, чем мы только и занимались последние 3 года. Мы потеряли много хороших пилотов при вынужденных посадках на воду. Над головой гремела огромная армада тяжелых самолетов. Иногда, в разрывах низких туч, я видел «Ланкастеры», мчащиеся в ночном мраке, чтобы грохотом бомб возвестить о

начале вторжения в Европу.

Глава 14.
Нормандия

Нас подняли задолго до рассвета и повезли по затемненному аэродрому в офицерское общежитие Форда для **очень** раннего завтрака. Мы слышали рев мощных моторов первых групп истребителей, взлетевших, чтобы сменить над Нормандией ночные патрули. Наспех перекусив, мы бросились в кабины «Спитфайров». Я повел 3 эскадрильи через Ла-Манш, над бурным серым морем. Мы должны были патрулировать над пляжами, на которые высадились английские и канадские солдаты. Всю ночь «Ланкастеры» Бомбардировочного Командования вместе с американскими тяжелыми бомбардировщиками сбрасывали тонны взрывчатки на береговые укрепления противника. В район высадки были сброшены парашютисты, которые должны были подготовить полосы для приземления планеров. Они также должны были занять плацдармы, чтобы оттуда нанести удар в тыл немецким укреплениям. Береговая линия Нормандии от устья реки Орн до города Карантан у основания полуострова Шербур уже была охвачена пламенем. Десант пытался закрепиться на суше. Я думал обо всем этом, пока мы летели через Ла-Манш. К этому времени германское Верховное Командование наверняка поняло, что союзники намерены высадиться в Нормандии. В этот самый момент истребительные эскадрильи Люфтваффе могут подниматься в воздух с германских аэродромов, чтобы помочь потрепанной авиации во Франции. Люфтваффе имели достаточно аэродромов вблизи от района высадки. Они имели гибкую систему управления, которая позволяла быстро подбрасывать подкрепления в нужное место. Вероятно, масштаб боев будет таким же, как в ожесточенной воздушной битве над Дьеппом. Мы сидели в кабинах, скованные напряжением, ожидая яростного сопротивления. И вот впереди показалась Нормандия.

С точки зрения пилота погода была вполне удовлетворительной, более хорошей, чем мы ожидали на основании мрачных предсказаний метеорологов. Нижняя граница облачности находилась на высоте 2000 футов, а видимость составляла от 5 до 6 миль. Связавшись с командиром авиакрыла, которое мы должны были сменить, я сообщил, что мы прибыли на линию патрулирования. Он видел вражеские истребители? «Ни одного. Зато зенитный огонь будет очень плотным, если вы залетите хоть на сотню ярдов вглубь суши».

Где-то среди массы снующих внизу кораблей находилось и

судно наведения истребителей. Я вызвал офицера управления от Королевских ВВС и спросил, есть ли на его планшете вражеские самолеты. Он ответил, что пока никакой информации о противнике не имеет.

Мы летели параллельно берегу под свинцовым грустным небом. Я держал свои самолеты в 200 или 300 ярдах от берега, чтобы не попадать на прицел вражеским зенитчикам без необходимости. Наша линия патрулирования завершалась у рыбацкой деревеньки Порт-эн-Бессен. Далее на запад, уже вне нашей зоны ответственности, находились два американских участка высадки — «Омаха» и «Юта». Когда мы плавно разворачивались, чтобы двинуться обратно, появилось крыло американских «Тандерболтов». Ситуация мгновенно осложнилась, и несколько мгновений мы настороженно следили друг за другом. В предыдущие месяцы были зафиксированы несколько случаев атак своих же самолетов. Однако сейчас все быстро выяснилось, и мы продолжили полет на восток к Орну. Сейчас практически не оставалось сомнений в том, кто господствует на этом участке нормандского неба. Поэтому впервые за все утро я смог посмотреть вниз, чтобы выяснить, что же там происходит.

Море у самого берега было полно кораблей всех размеров. Крошечные десантные баржи упрямо ползли к берегу, чтобы высадить своих пассажиров в полосе прибоя. Мы видели довольно много перевернувшихся судов и уже позднее узнали, что подводные препятствия, сооруженные немцами, оказались гораздо более опасными, чем предполагалось. Однако немцы не ограничились этим и привязали к стальным балкам множество мин, что сделало заграждения еще более опасными для десантных судов. Крейсера и эсминцы держались мористее. Они маневрировали так, чтобы обстреливать берег всем бортом. Мы видели вспышки выстрелов, когда они вели огонь по целям в глубине немецкой обороны. Следя за обстрелом с моря, я вдруг сообразил, что мы находимся прямо между корабельными орудиями и их целями. Нет сомнений, что снаряды пролетали значительно выше 2000 футов, но я не намеревался менять эту высоту.

Танко-десантные корабли, находящиеся довольно далеко в море, спустили на воду плавающие танки — последнюю нашу новинку. С воздуха было хорошо видно, как эти танки медленно ползут по бурному морю. Уже на подходах к берегу они открывали огонь по вражеским позициям, что могло стать серьезным сюрпризом для обороняющихся. Здесь и там противник оказывал упорное сопротивление. Мы видели пулеметные трассы, направленные в сторону захваченных

нашими солдатами участков. Можно было различить мелкие группы людей, бегущих к домикам и сараям неподалеку от берега. Многие строения пылали. Но самую большую опасность для нас представляли самолеты союзников, которые безостановочно метались туда-сюда. Средние бомбардировщики, легкие бомбардировщики, истребители-бомбардировщики, истребители, корректировщики сухопутные и морские крутились буквально на пятачке. В двух случаях лишь поспешные повороты спасали нас от столкновения. Когда время патрулирования уже истекало, офицер наведения приказал мне выяснить, что за самолет летит от Орна к Кану. Однако «призрак» оказался группой «Тайфунов», поэтому мы вернулись к плацдарму.

В течение дня мы 4 раза пересекали Ла-Манш и ни разу не видели ни малейших признаков Люфтваффе! Из последнего вылета мы вернулись на аэродром уже в сумерках. Нам пришлось еще ждать несколько минут, пока взлетит очередная группа истребителей, отправляющаяся патрулировать над плацдармом. Усталый и голодный, я пошел в столовую ужинать. Там собрались все мои пилоты. Все в этот день летали, а большинство участвовало во всех 4 вылетах. Однако вели они себя тихо. Было ясно, что все страшно разочарованы тем, что самолеты Люфтваффе сегодня не появились, хотя этот день был самым знаменательным в нашей военной истории. Мы готовились к жестоким боям, но развитие событий стало чем-то вроде шока наоборот. Я не мог позволить, чтобы пилоты отправились спать в состоянии апатии и разочарования. Я собрал их, чтобы произнести небольшую зажигательную речь. Хотя мы не сумели повстречаться с противником в бою, этот день стал величайшим триумфом союзной авиации. Мы достигли абсолютного господства в воздухе — цели, к которой стремились последние 3 года. Я посмотрел на свою аудиторию. Сидящие в креслах, стоящие у стен, люди были грязными и небритыми. Они слушали мои высокопарные слова с холодным пренебрежением. Я предпринял новый заход.

«Мы знаем, что эскадрильи Люфтваффе в этом районе не слишком сильны. Последние данные разведки показывают, что у немцев не более 200 истребителей и менее 100 истребителей-бомбардировщиков. Однако они имеют много отличных эскадрилий, которые базируются в Германии. Вы можете смело ставить последний доллар, что вскоре они будут переброшены в Нормандию, если уже не направляются сюда. В самое ближайшее время вы получите ту драку, о которой мечтаете, и даже больше! Не забывайте, что скоро у нас будет собственный аэродром в Нормандии, и тогда мы столкнемся с ними по-настоящему. А

теперь перед сном опрокинем по кружечке».

Мы отправились в бар, где каждый высосал по пинте пива, и так завершили этот великий день.

На следующий день произошло несколько мелких стычек с немецкими самолетами, но нам опять не повезло. Мы действовали в рамках заранее составленной жесткой сетки полетов. Поэтому пилотам, которые сбивали немцев, просто повезло — они оказались в нужное время в нужном месте. Насколько я мог судить, если бы проводились обычные рейды истребителей, мы наверняка перехватили бы противника. Но, болтаясь над пляжами, мы имели строжайший запрет покидать район высадки, так как ложная атака самолетов Люфтваффе могла увлечь в сторону наши истребители, оставив без прикрытия массу кораблей у берега.

Наш первый вылет прошел скучно и тихо. Мы провели 40 минут над пляжем, и нас сменило крыло Джорджа Кифера. Джордж кратко переговорил со мной, не изменяя обычной сухой и деловой манере. Он сообщил, что его парни заняли свои места, и мы полетели назад через Ла-Манш. Так как мы работали на той же частоте, то могли слышать их болтовню. Едва мы повернули к Сассексу, как услышали, что Джордж приказывает своим пилотам атаковать дюжину Ju-88, которые выскочили из туч и идут в сторону кораблей. Нам пришлось слушать торжествующие крики пилотов, когда горящие немецкие бомбардировщики посыпались в море. Точно такая же печальная история произошла и во второй половине дня. Как только Джордж принял на себя защиту плацдарма в Нормандии, ему пришлось бросить свои «Спитфайры» на соединение истребителей-бомбардировщиков «Фокке-Вульф». Все это было крайне удручающе. Мы чувствовали, что у нас крадут нашу долю работы. Но я ничего не мог с этим поделать.

Во время последнего вылета в этот день офицер управления попросил меня направить четверку «Спитфайров» на несколько миль вглубь Франции, чтобы выяснить, движутся ли к линии фронта немецкие подкрепления. Оставив Уолли МакЛеода командовать крылом, я сам со своей четверкой направился на разведку. Низкие тучи, которые местами буквально цеплялись за вершины деревьев, мешали точным наблюдениям, и через несколько минут я решил вернуться. Мы находились примерно в паре миль от берега, когда я заметил внизу какое-то шевеление. 6 или 8 английских танков маневрировали, готовясь начать атаку против такого же количества «Тигров», которые неподвижно стояли на опушке маленькой рощицы. Англичане двигались очень медленно. С воздуха было видно, как танки останавливаются,

чтобы сделать выстрел, а потом возобновляют движение к вражеским позициям. Немцы стояли на месте и вели беглый огонь. Их превосходные 88-мм пушки добились нескольких попаданий в английские танки. Один из наших танков уже горел. Взволнованные, мы следили за разворачивающейся драмой. Меня сразу поразил огромный контраст между стремительностью наших воздушных поединков и медлительными, неуклюжими маневрами на земле, которые, однако, были такими же смертоносными. Англичане упрямо продолжали наступать, жестоко страдая от огня «Тигров». А их пушки ничего не могли сделать с толстой броней немецких танков. Срочно требовалась воздушная поддержка. На сцене появились 4 «Тайфуна» и, не тратя времени даром, сразу атаковали «Тигров» ракетами. Вражеские танки скрылись в облаке пыли и дыма, поднятом множеством разрывов.

* * *

Рано утром 8 июня, еще до того как мы принялись за дневную работу, меня вызвали к телефону, и я услышал знакомый голос командира 11-й группы. Он только что получил сообщение, что закончена подготовка первого аэродрома в Нормандии. Не смогу я ли немедленно послать пару хороших пилотов, чтобы проверить, действительно ли можно использовать полосу. А заодно проверить, готов ли наземный персонал быстро и качественно обслуживать самолеты. Я отправил Дэла Рассела с его ведомым. Вскоре они вернулись с прекрасной новостью: все обстоит, как надо. Я передал эту информацию командиру, который приказал мне поднимать канадцев и провести рейд на юг от плацдарма. Мы должны были сесть и дозаправиться на новом аэродроме в Сен-Круа-сюр-Мер, провести операцию и вернуться на аэродром Форд.

Меня очень беспокоил приказ совершить вылазку на юг к Луаре. Люфтваффе на берегах этой реки имели много аэродромов. Но снова погода была против нас, и низкие тучи помешали провести поиск по намеченному маршруту. Когда топливо у нас начало подходить к концу, мы прошли над Сен-Круа на высоте 1000 футов, чтобы получше осмотреться перед посадкой. Нам пришлось закладывать крутые виражи, чтобы уклониться от аэростатов заграждения, прикрывавших районы сосредоточения войск и техники на пляжах. Это было довольно странное ощущение: мы готовились сесть на территорию, с которой предыдущие 4 года нас обстреливали из всех видов

оружия. Технический персонал Королевских ВВС указал места стоянки наших «Спитфайров» и занялся заправкой самолетов еще до того, как мы успели вылезти из кабин. Менее чем через 20 минут мы были готовы снова взлететь.

Тем временем мы собрались немного отдохнуть и закурили неизменные сигареты. На джипе подъехал Кейт Ход-сон, который отвечал за аэродром, и посоветовал нам не отходить слишком далеко от полосы. Где-то поблизости еще действовала пара вражеских снайперов, и они могли сделать жизнь неприятной. Вокруг еще не были сняты несколько минных полей, и прогулка могла кончиться катастрофой. Утром здесь уже произошло несчастье. Один из механиков забрел в немецкий дот и нашел там несколько брошенных мундиров. Чтобы напугать товарищей, он напялил один и рявкнул на них, когда они входили в дот. В результате его застрелили свои же.

Мы прошли в соседний садик, где был развернут пункт управления. Вскоре нас радостно приветствовала делегация жителей соседней деревни Сен-Круа. Местные жители видели, как садятся «Спитфайры». Для них это было знаменательное событие, и они решили угостить нас вином и фруктами. Но вокруг еще лежали несколько мертвых немцев. Их бледные лица выглядели до странности умиротворенными. Иногда вражеские снаряды рвались на соседних лужайках, но крестьяне не обращали на них внимания, продолжая трудиться на своих полях. Я заметил несколько выводков куропаток, вспугнутых шумом, и порадовался, что упаковал свой дробовик. Куропатки наверняка смогут приятно разнообразить рацион офицеров. Вот так Королевские ВВС вернулись во Францию, которую столь поспешно покинули в 1940 году.

После небольшого отдыха я решил прогуляться по садику. Рядом проходила узкая грунтовка, сплошь забитая танками, бронетранспортерами и грузовиками. Они ползли вперед со скоростью черепахи, направляясь к линии фронта с места выгрузки, которое находилось менее чем в миле от аэродрома. Какое-то время я следил за этим потоком техники, который наглядно демонстрировал значение нашего господства в воздухе. Если бы нечто подобное происходило на вражеской территории, наши истребители-бомбардировщики немедленно разгромили бы колонну. Мы теперь безошибочно могли определить, по какую сторону от линии фронта находимся, по интенсивности дорожного движения.

После ленча мы снова поднялись в воздух. Хотя наше патрулирование было безрезультатным, мы были полностью удовлетворены. Мы сели и заправились во Франции, что было

важной поворотной вехой. Хотя высадка в Нормандии и не привела к разгрому Люфтваффе, мы все-таки надеялись, что в ходе сражений во Франции сможем достичь своей цели.

Вскоре мы вылетели из Форда в последний раз. Наш наземный персонал и техника благополучно прибыли в Нормандию. Они расположились в Сен-Круа и уже были готовы обслуживать крыло. Мы растолкали наши скромные пожитки, состоящие из запасных рубашек, белья и бритвенных приборов, по укромным уголкам «Спитфайров», попрощались с механиками, которые обслуживали наши самолеты в Форде, и через 30 минут уже находились на летном поле Сен-Круа. Я особенно радовался тому, что снова был вместе с Вэрли и Лабрадором Салли. Вэрли поставил мой фургон возле штабных машин в саду и, как только я появился, подал мне чашку своего несравненного чая.

В тот день я больше не летал, а провел все время на земле, занимаясь проверкой маленькой группы машин, которые составляли нервный центр крыла. Два армейских офицера связи трудились, не покладая рук. На большой карте, которая висела на стене палатки для инструктажа, они отмечали расположение наших и немецких войск. Наши шпики обрабатывали рапорты пилотов. Я с радостью слышал, что ожидаемые подкрепления Люфтваффе прибыли и сейчас размещаются на аэродромах на юге и юго-востоке. Разведка считала, что против нас развернуты до 300 вражеских истребителей, а в целом нам противостоит около 1000 самолетов всех типов. Я распорядился нанести дислокацию вражеских авиационных частей на карты. Связисты установили надежную связь со штабом 83-й группы, которому предстояло руководить нашими действиями в воздухе. Я твердо знал, что множество тактических ходов, которые мы разработали еще в Англии, принесут заметные дивиденды. Машина управления работала гладко и эффективно. Мы стали первым авиакрылом, которое начало базироваться в Нормандии, поэтому мы могли действовать над значительно большей территорией Франции, чем те, кто базировался в южной Англии. Мы могли совершать значительно более глубокие рейды на вражескую территорию. Если вражеские эскадрильи не рискнут подняться в воздух, мы сможем найти их логова и постараться уничтожить на земле. Совершенно удовлетворенный, я прыгнул в джип, чтобы осмотреть аэродром. Удостоверившись, что мои 3 эскадрильи вполне готовы к напряженным операциям, я вернулся в фургон, где Вэрли уже распаковывал вещи.

Вэрли уже провел 2 или 3 ночи в Нормандии и постоянно говорил мне о местном неприятном обычае — ночных налетах. По его словам, несколько вражеских самолетов-разведчиков и

бомбардировщиков появлялись сразу после наступления темноты, и все зенитки на плацдарме открывали по ним бешеный огонь. Вэрли сказал, что самым безопасным местом для постели будет вырытая в земле щель. Но я не обратил внимания на его советы и решил спать в фургончике. Об этом решении я вскоре горько пожалел.

Я заснул довольно быстро, так как день у меня выдался напряженный, и мне нужно было хорошенько отоспаться перед завтрашними полетами. Меня грубо разбудил громкий треск зениток «Бофорс», расположенных всего в 20 ярдах от моего фургона. Потом я услышал типичное жужжание немецких самолетов. Наши зенитки вообще зашлись в истерике, и спать стало уже решительно невозможно. Я кое-как оделся и вышел посмотреть, что там происходит. На юго-востоке небо порозовело от огромных пожаров, но вражеские пилоты сосредоточили свое внимание на массе кораблей, стоящих у берега. Моряки открыли огонь из всех имеющихся орудий. Светящиеся трассы сплетались в фантастические узоры. Раскаленные осколки сыпались на мой фургон. Тысячи зенитных орудий, сосредоточенных на довольно маленькой площади, производили невыносимый грохот. Лучи прожекторов метались по небу, но беспомощно упирались в низкие облака. Время от времени земля вздрагивала от разрыва бомбы. Решив, что жестяная крыша фургона ни от чего не защитит, я отправился искать Вэрли, чтобы вместе с ним перетащить мою кровать в более безопасное место. Но мой мудрый вестовой давно скрылся под землей, прихватив с собой Лабрадора.

Тогда я вытащил наружу спальный мешок и устроился под задней осью фургона. По крайней мере, это защищало меня от осколков. Но поспать все равно не удалось, так как в небе периодически, почти до самого рассвета, появлялись самолеты Люфтваффе, а наши зенитчики, судя по всему, не испытывали нехватки боеприпасов. К рассвету я окончательно замерз и обозлился. Я выполз из мешка и отправился в палатку-столовую, чтобы выпить чего-нибудь горячего. Потом мне стало интересно, что думают об этом фейерверке мои командиры эскадрилий, и я пошел искать их. Это оказалось не так просто, но я нашел Брауна, Рассела и МакЛеода в теплом уютном блиндаже, который построили еще немцы. Мои комэски прекрасно выспались и со вкусом позевывали. Я несколько секунд смотрел, как они борются со сном, а потом решил, что следующую ночь я проведу рядом с ними.

12 пилотов сидели в кабинах «Спитфайров» в готовности к немедленному взлету. Я решил лететь с эскадрильей Уолли

МакЛеода, поэтому он взял на себя командование вторым звеном. Если противник проявит хоть какую-то активность в воздухе, его действия сразу засекут радары 83-й группы, и вражеские самолеты появятся на планшете в оперативном центре. Штаб группы по телефону свяжется со штабом крыла и прикажет поднять дежурную эскадрилью в воздух. Сигналом на взлет станет красная ракета, выпущенная из штабного фургона. Уже в воздухе мы получим все инструкции от «Кенвея» — таков позывной штаба группы. Проведя полчаса в кабине, я начал зевать, потому что совершенно не выспался. Однако тесная кабина и неудобное сиденье мешают окончательно уснуть. Внезапно из сада в небо взмывает красная ракета. Щелкают тумблеры, я нажимаю кнопку пуска, и мотор «Мерлин» пробуждается к жизни. Затем я двигаюсь по узкой рулежной дорожке, пристыкованной под прямым углом к взлетной полосе, сооруженной из стальных решеток. Однако я повернул на слишком большой скорости, и самолет опасно накренился. Через несколько секунд 12 истребителей уже находились в воздухе беспорядочной кучей, но парни быстро построились в боевой порядок.

«Седой Кенвею. В воздухе с 12 „Спитами“. Что делать?»

«Кенвей Седому. Бандиты в 5 милях южнее Кана на малой высоте. Пожалуйста, проверьте».

«Седой Кенвею. Действую. Точная высота бандитов?»

«Кенвей Седому. Не известна, но меньше 5000 футов. Конец».

На высоте от 5 до 6 тысяч футов шли рваные облака, над которыми в голубом небе сверкало солнце. Если информация Кенвея верна, это должна быть группа истребителей-бомбардировщиков. Я направил «Спитфайр» в разрыв облака и выровнял его под самым облачным слоем.

«Держись со стороны солнца, Уолли, и прижимайся к самым облакам. Я снижусь на пару сотен футов».

«Седому от синего-3. Бандит на 9 часов, 2000 футов ниже».

«Атака, синий-3. Я беру их. Они идут на нас. Поворот влево».

Бандиты оказались смешанной группой «Фокке-Вульфов» и «Мессершмиттов». Примерно дюжина. Теперь они находились прямо подо мной. Немцы держались на высоте не более 2000 футов, и солнце было позади нас. У нас было все для внезапного удара. Я крикнул:

«Я атакую, Уолли! Прикрой мою четверку. Перехвати любого ублюдка, который поднимется выше меня».

Моя четверка ринулась вниз, однако фрицы заметили нас издалека, вероятно, потому, что самолеты резко выделялись на фоне белых облаков. Они сразу развернулись навстречу, и я

моментально понял, что мы встретили ветеранов.

«Спускайся, Уолли. Эти типы намерены драться».

Теперь 24 истребителя затеяли безумную карусель, стремясь занять выгодную позицию. Мой ведомый крикнул:

«Седой! Верти дальше. „Фоккер“ на хвосте».

Я продолжил вираж и увидел рубленый силуэт «фоккера» у себя за плечом. Однако он не успел взять меня на прицел, и вскоре его отогнали другие «Спитфайры». Я сделал мысленную зарубку: после возвращения поставить ведомому выпивку.

Похоже, вражеский командир отдал приказ отходить, потому что немецкие самолеты спикировали к земле и повернули на юг. Я заметил четверку «фоккеров», летящую классической широкой «растопыренной ладонью». Однако самый правый из немцев заметно отстал, и товарищи не могли прикрыть его.

«Красный-2. Прикрой мой хвост. Я намерен прикончить правого „фоккера“.

«О'кей, Седой. За тобой чисто. Никого».

Летя всего в нескольких футах над холмами, я стремительно нагонял «фоккер». Его три товарища находились далеко впереди, и он был легкой добычей. Я ушел чуть в сторону, так как не хотел стрелять прямо в хвост, и чуть поднял «Спитфайр», чтобы не заботиться о деревьях и сосредоточиться на стрельбе. Первой же очередью я попал немцу в капот мотора. Еще несколько снарядов поразили кабину, и «фоккер» врезался в землю, до которой было совсем немного. Мы находились в районе с сильной ПВО, поэтому, когда я свечой пошел вверх, на меня обрушилось множество мелких зениток. Набирая высоту, мне приходилось отчаянно вертеться. Я последний раз глянул на тройку «фоккеров». Совершенно равнодушные к судьбе товарища, они продолжали уходить на бреющем. Твердо убедившись, что они не собираются возвращаться, мы развернулись и полетели в Сен-Круа.

Приземлившись, я узнал, что Уолли сбил «фоккер», а Дон Уольц сбил третьего немца. Правда, оставалось пожалеть, что немцы сорвали нам первую внезапную атаку. Если бы она удалась, мы сбили бы не меньше полудюжины. Однако и 3 победы лучше, чем ничего, и этот бой стал нашей первой победой в Сен-Круа. Мой личный счет теперь равнялся 28.

К нашему сожалению, Уольц и еще 3 пилота на следующий день были сбиты. В то время мы не знали подробностей. Было известно лишь одно — вся четверка не вернулась на аэродром. Они взлетели поздно вечером и обнаружили группу «Фокке-Вульфов», которую атаковали. Сумерки помешали Дону заметить, что они атакуют значительно более сильную группу. Немцы,

осознав свое превосходство, приняли бой, и все 4 «Спитфайра» были сбиты. Самолет Уольца получил попадание в мотор, после чего взорвался бензобак. Он немедленно выпрыгнул с парашютом и благополучно приземлился. После некоторых приключений он вернулся с помощью французских крестьян и рассказал эту трагичную историю. Особенно печальной была эта история для Дала Рассела, так как среди погибших пилотов был его младший брат.

Погода снова ухудшилась, низкие тучи разродились затяжным дождем. Летать было абсолютно невозможно, и мы использовали передышку, чтобы поудобнее устроиться в Сен-Круа. Наш блиндаж был теплым и сухим и служил надежным укрытием от ночных налетов, которые продолжались. Ко мне пришел мэр деревни и с помощью одного из франко-канадцев, выступившего в роли переводчика, сообщил, что немцы оставили здесь несколько кавалерийских лошадей. Он также собрал несколько седел и предложил мне пару лошадей для отдыха и развлечения.

Один из моих пилотов, Джонни Флеш, кое-что знал о скачках, поэтому вместе со мной, Вэрли и мэром отправился в Сен-Круа, чтобы осмотреть животных. Это было не совсем то, что мы ожидали увидеть. Хотя, следовало ли ждать чистокровных скакунов? Я вспомнил свою службу в добровольческой кавалерии и решил, что они не слишком хорошо выезжены. Ирвин подтвердил мой приговор. Мы с ним отправились в Сен-Круа верхом, а Вэрли пригнал наш джип. С этими лошадями у нас было связано немало приятных воспоминаний и неприятных тоже. Однажды я привел в полное остолбенение свое начальство, прибыв на совещание в штаб 83-й группы верхом.

Наша столовая была расположена в большой палатке, установленной в саду. Мы питались исключительно консервами, и вскоре эта калорийная, но безвкусная диета нам осточертела. Канадцы жаловались на отсутствие свежего мяса, молока и фруктов. Они требовали свежий хлеб вместо сухарей. Каждый день в Сен-Круа из Тангмера прилетал двухмоторный «Энсон», который привозил почту, газеты и мелкие запчасти. Я настрочил письмо Артуру Кингу, владельцу «Единорога». Я попросил его наладить доставку из Тангмера свежих овощей и хлеба, а если получится — то и мяса. Если только он будет привозить все это в Тангмер, пилот «Энсона» позаботится об остальном, а мы будем крайне благодарны.

На следующий день «Энсон» вернулся с ящиком помидоров, свежим хлебом, лобстерами и кое-чем крепким. Эта частная система поставок Артура действовала, пока мы не покинули

прибрежную зону. Потом мы уже могли покупать все необходимое у французов. Однажды к нам прибыла маленькая группа корреспондентов, и я пригласил их остаться на ленч. Они приняли приглашение не слишком охотно, так как собирались отправиться в Байе, где можно было раздобыть нормальную еду. Однако они перестали жалеть о своем решении, как только перед ними появились лобстеры и местное вино. Естественно, их заинтересовало, откуда все это берется. Пришлось рассказать о нашей «тыловой базе» в Сассексе и об Артуре.

Через несколько дней эта история появилась в газетах. К нашему огромному изумлению, Артура посетил чиновник таможни. Он сказал Артуру, что следует немедленно получить лицензию на экспорт продовольствия!

Со времени своего поступления на вооружение в 1939 году «Спитфайрам» пришлось играть самые различные роли и участвовать в самых разнообразных сражениях. Самолет был создан как истребитель, истребитель-бомбардировщик и тактический разведчик. Теперь ему пришлось выполнять еще одну обязанность, может, не столь жизненно важную, но все равно имеющую первостепенное значение. Кто-то из умных голов в Англии додумался установить под крыльями на подвеске для бомб маленькие пивные бочонки. Ежедневно эти «извозчики» пересекали Ла-Манш и приземлялись в Сен-Круа. Пиво переносило перелет без всякого ущерба, что может засвидетельствовать каждый из нас.

Теперь мы встречались и сражались с Люфтваффе ежедневно. Если только позволяла погода, немцы действовали над линией фронта, и мы совершали рейды далеко на юг, чтобы перехватить их до того, как они атакуют наши войска. Обычно они действовали мелкими группами, не более дюжины самолетов. Такие вылазки обычно совершались силами эскадрильи, и крыло как единое целое поднималось в воздух очень редко. Соединение из 66 самолетов было слишком громоздко и слишком заметно. Я поднимался в воздух один или два раза в день, возглавляя по очереди различные эскадрильи, чтобы не терять связи с пилотами. Общий счет побед нашего крыла выглядел внушительно, а мой личный вырос до 29. Уже давно ползли разговоры насчет того, как скоро я обойду Сэйлора Малана с его 32 победами, но я отказывался вступать в дискуссию по этому поводу и сам совершенно не думал об этом. Если бои с Люфтваффе будут продолжаться с прежней интенсивностью, а я буду совершать вылеты столь же часто, у меня в самом ближайшем времени будет более чем достаточно боев. Моя работа заключалась в руководстве крылом, которое позволит

пилотам уничтожить больше противников. Мой личный счет и все, с ним связанное, уходят на второй план. Я не собирался рисковать попусту, и меня вполне устраивало нынешнее положение дел. Тем не менее, во время вылета 23 июня я упустил блестящую возможность заполучить еще пару скальпов.

Погода в тот день была просто прекрасной. Я возглавил эскадрилью Уолли. Он сам командовал четверкой, находящейся справа от меня. Высоко в прозрачной голубизне сияло солнце, но на высоте 6000 футов держалось большое белое облако. Этот рваный ковер закрывал примерно половину неба. Иногда встречались сплошные участки длиной до 6 миль, и нам приходилось спускаться вниз, чтобы мы могли видеть землю. Проскочив пояс вражеских зенитных батарей чуть южнее дороги Кан — Байе, я поднял эскадрилью в облако, так как не хотел, чтобы наши самолеты были видны на ярко-белом фоне.

Мы только что оставили слева Алансон, как я увидел группу бандитов на 3 часа. Это было соединение «Фокке-Вульфов», которое летело в том же направлении, что и мы. Как и я, немецкий командир решил лететь под самыми облаками, что не позволяло внезапно атаковать его сверху. При таких обстоятельствах мне следовало выбирать между двумя методами атаки. Я мог опустить эскадрилью к самой земле и попытаться «подползти» к немцам, чтобы атаковать их снизу. Или я мог подняться выше облака и атаковать немцев со стороны солнца, когда они появятся в разрыве облаков. Я выбрал второе. Мы дали полный газ, пробили облако и выскочили на открытое пространство. Мы следовали тем же курсом, что и немцы. При этом я видел, что примерно в 5 милях впереди облако кончается. Если мои расчеты верны, и немцы будут лететь, не сворачивая. Мы подойдем к краю облака в одно и то же время.

К счастью, немцы летели прежним курсом, и вот перед нами появились от 12 до 14 «фоккеров». Приказав синему лидеру атаковать самолеты слева, я бросил 6 «Спитфайров» красного звена на правые «Фокке-Вульфы». Когда дистанция сократилась, я оглянулся через плечо. Я делаю это совершенно автоматически, чтобы убедиться, что позади никого нет. Небо было чистым, и я сосредоточил внимание на вражеских самолетах. Я увидел, как они поворачивают вправо. Справа в 200 ярдах от меня находился Уолли, и теперь немцы оказались ближе к нему, чем ко мне. Он оказался в идеальной позиции и поразил разворачивающийся «фоккер» первыми же снарядами. Из кабины немца показалось пламя, самолет опрокинулся и вертикально полетел в землю. Теперь внезапность была утрачена, но немцы растерялись и остались на месте, хотя начат ли маневрировать. Передо мной

появился еще один «фоккер». Он разворачивался влево, но не слишком резко. Легкая добыча. Совсем небольшое упреждение. Еще один взгляд назад, чтобы убедиться, что на хвосте никого нет. Все чисто. Снова «фоккер». Палец на гашетку. Однако чьи-то снаряды уже рвутся на его капоте и крыле. Смертельно поврежденный «фоккер» рухнул на землю, и там вспыхнул еще один погребальный костер. «Спитфайр» атаковал немца снизу и свечой проскочил передо мной в сотне ярдов. Еще один вылет, а мои пушки все еще молчат. Но вражеские самолеты или удирают, или горят на земле. Я отдал приказ перестроиться и, страшно разочарованный, взял курс на Сен-Круа. Я заметил бандитов, вывел эскадрилью на них, несколько немцев были сбиты, а я, командир, не сделал ни единого выстрела. Приземлившись в Сен-Круа, я пошел к самолету Уолли. Оружейники перевооружали истребитель.

«Это была славная охота, Уолли. Я полагаю, второй „фоккер“ был твоим?»

«Да, я прикончил парочку. Ты видел второй, шеф?» — и широкая обезоруживающая улыбка.

«Я не только видел его, Уолли. Я собирался стрелять по нему!»

«Не повезло, сэр! Я видел „Спитфайр“ позади „фоккера“, но я подумал, что самому стрелять вернее. Разумеется, я не знал, что это были вы!»

«В любом случае, мы сбили вполне достаточно. Я никогда не видел такой охоты. Сколько снарядов ты выпустил?»

«Не знаю. Давай спросим оружейников».

Мы узнали, что Уолли выпустил всего по 13 снарядов из каждой пушки. Боезапас составлял по 120 снарядов на ствол, поэтому Уолли израсходовал всего 10 процентов своих боеприпасов. Это была прекрасная демонстрация летного мастерства и снайперских качеств. Я никогда не слышал ни о чем подобном.

Люфтваффе в очередной раз сменили тактику. Мы начали встречать довольно крупные соединения вражеских истребителей. Иногда они насчитывали до 50 самолетов, однако их командиры не могли уверенно контролировать такие неуклюжие соединения, поэтому мы продолжали действовать эскадрильями. Один из вражеских лидеров был легко заметен, так как его длинноносый «Фокке-Вульф» обычно возглавлял группу «Мессершмиттов». Собирая информацию по кусочкам, наши шпики сообщили, что этим лидером является хорошо известный ветеран с совершенно нетевтонской фамилией Матони[10] <http://militera.lib.ru/memo/english/johnson/app.html>. Мы несколько раз сталкивались с

ним, однако это был умелый и опасный противник. Его было очень сложно заставить драться, если только он сам не желал этого.

Присутствие Матони стало своего рода вызовом, и мы были только рады схлестнуться с ними. Поднявшись в воздух, мы сразу запрашивали Кенвей, есть ли информация о Матони. Некоторые из моих канадцев отпускали по радио грубые замечания в его адрес, надеясь, что немецкая служба радиоперехвата передаст эти реплики пилоту. Однако нам так и не удалось выманить его.

История с Матони и попытками раздразнить его каким-то образом дошла до ушей газетчиков. Их еще больше восхитил человеческий аспект эпизода, и несколько репортеров примчались, чтобы встретиться со мной. Я изложил факты и попытался объяснить, что церемонные «дуэли насмерть» эпохи Первой Мировой войны больше невозможны. Но, несмотря на мои объяснения, история была заметно приукрашена и выдана на всеобщее обозрение газетами. На первой странице красовалось сообщение, будто я вызвал Матони на поединок над полями Нормандии. После этой дурацкой выходки газетчиков надо мной стали смеяться все, кому не лень. А кроме того, Паула написала встревоженное письмо, спрашивая, не слишком ли я рискую.

Эпизод с Матони имел интересные последствия. История попала в немецкие газеты и привлекла внимание пилота. К этому времени он уже был сбит, ранен и лечился в госпитале. Он сам рассказал мне это после войны, когда написал мне письмо в Рур и выразил сожаление, что не смог принять мой «вызов». Но, может быть, еще не поздно уплатить долг чести? В ответ я пригласил его отобедать со мной, однако Матони так и не появился.

Один из моих пилотов из кабины «Спитфайра» заметил нечто похожее на кавалерийских лошадей. Он сказал мне, что лошади пасутся в саду замка недалеко от линии фронта. Мы решили познакомиться с ними поближе, и если они окажутся лучше наших, то просто забрать. Поэтому однажды я забросил седла и упряжь в джип и вместе с Джонни Ирвином отправился туда. Постепенно движение становилось все реже, и наконец мы оказались на гравийном проселке в одиночестве. Я остановил джип и развернул крупномасштабную карту. Мы находились очень близко к линии фронта, примерно в миле позади наших передовых отрядов. Было очень тихо, и отдаленные раскаты орудийных выстрелов лишь подчеркивали наше одиночество. Мы поехали дальше, пребывая в тяжких раздумьях. А что если армейский офицер связи ошибся, нанося пометки на карту? Или вражеские позиции за последнюю пару часов передвинулись? Я снова остановил джип и с тревогой уставился на карту.

«Добрый день. Немного заблудились?»

Я так и подскочил, услышав это. Из окопа на обочине дороги появилась фигура в потрепанном мундире. Это оказался лейтенант шотландского пехотного полка. Я представился и объяснил цель нашей поездки.

«Где мы точно? Где британские передовые линии?» — спросил я.

«Прямо здесь, — радостно ответил он. — Я со своими парнями нахожусь в передовом охранении. Между нами и немцами больше никого нет. Они сидят на той стороне деревни».

Да, он видел лошадей в саду. Полуразрушенную ограду, сада можно видеть между деревьями.

«Фрицы считают, что здесь у нас находится какой-то штаб, и каждый час обстреливают нас из минометов. Они очень аккуратные люди». — И лейтенант посмотрел на часы.

«Как я полагаю, обстрел начнется минут через 10. Почему бы нам не выпить? Мы опрокинем по стаканчику, а потом я помогу вам поймать лошадей».

Я отказался от щедрого предложения. Если нам повезет поймать лошадей, Ирвину предстоит долгий путь верхом. Когда мы повернули назад, лейтенант выкрикнул последний совет:

«Не заходите в деревню, иначе вас подстрелят. И берегитесь минометов. Они чертовски неприятны».

Мы покатили по аллее, обсаженной тополями, и вскоре увидели небольшой загон. Я припарковал джип под деревьями, и мы пошли по тропинке к конюшне. Внезапно приятная тишина была нарушена резким противным свистом, и на землю посыпались ветки, срезанные минами. Немцы начали обстрел замка, и мины рвались примерно в 100 ярдах от нас. Седла и упряжь полетели в сторону, мы опрометью бросились укрываться за деревьями. Второй залп снова накрыл здание, но 2 мины легли недолетом совсем рядом с нами. Наше положение действительно становится неприятным, решил я. Через сад протекал узкий ручей, через который был перекинут кирпичный мостик. Я схватил Ирвина за руку и указал на мост. Мы помчались туда и шлепнулись прямо в ручей, глубина которого не превышала фута, после чего заползли под мостик. Мы оказались там очень вовремя — прибыл третий залп этих поганых многоствольных минометов. Обстрел прекратился так же внезапно, как и начался. Мокрые, грязные и перепуганные до смерти, мы выползли наружу и решили оценить ситуацию.

Мы еще раз пошли к загону и даже сумели поймать одно из этих нервных созданий, которое имело клеймо в виде рунических SS. После того как Ирвин верхом отправился назад, я открыл

ворота, чтобы остальные лошади смогли удрать куда-нибудь от ужасов постоянных минометных обстрелов. Затем я завел джип и постарался как можно скорее убраться подальше от обреченного замка, чтобы не попасть под очередной огневой налет. Я притормозил, чтобы сказать лейтенанту, что наша поездка увенчалась полным успехом. Однако он страшно развеселился, увидев мокрого и грязного полковника.

Глава 15.
Сражение

Летая вместе с эскадрильей Дэла Рассела, я принял участие в жаркой стычке с эскадрильей «Мессершмиттов». Возле Аржантана мы заметили «мессеры», летящие на юг над самыми деревьями. Мы находились далеко позади вражеской группы и надеялись на полную внезапность. Я повел 12 «Спитфайров» вниз, пока мы не оказались в нескольких футах над землей. Медленно и осторожно мы начали сближение. Каждый из наших пилотов выбрал себе отдельную цель. Если бы нам повезло, мы могли сбить довольно много. Черт! Когда до противника оставалась четверть мили, немцы заметили нас и сделали единственное, что было возможно, — бросились наутек. Они разлетелись в разные стороны и начали набирать высоту, но мы приклеились к их хвостам. Вражеский командир тут же разделил строй на отдельные пары, и завязался бой. «Спитфайры» и «Мессершмитты» отчаянно пытались занять более выгодную позицию, чтобы атаковать противника. Хотя я больше не мог управлять боем, я все-таки успел отдать общий приказ по радио:

«Эти парни остались, чтобы драться. Задайте им! Ведомый, ты знаешь, что делать. Дэл, я иду вверх за парой фрицев».

«О'кей, Джонни. Я займусь другой парой здесь».

Два «Мессершмитта» быстро набирали высоту, я держался за ними в 300 ярдах и чуть ниже, чтобы мой «Спитфайр » находился в слепой зоне немецкого ведущего. Я искренне надеялся, что и ведомый меня не видит. Ведущий немец прекратил разворот, но продолжал крутой набор высоты. Он пытался выйти на солнце, чтобы развернуться и атаковать находящиеся внизу «Спитфайры». Я взглянул на указатель скорости. Он сообщил, что я поднимаюсь со скоростью менее чем 100 миль/час. Мой самолет уже начал терять остойчивость. Если взять еще круче — мой самолет просто сорвется в штопор. Но тут вражеский пилот открыл огонь, клубочки дыма начали вылетать из его пушек. Прямо перед «Мессершмиттом» оказался одиночный «Спитфайр». Мой ведомый сразу оценил ситуацию и передал мне:

«Позади никого, Седой. Чисто».

Теперь я все внимание сосредоточил на «Мессершмитте». Не терять времени. Через несколько секунд этот «Спитфайр» вспыхнет. Грохот пушек перекрыл рев мотора, когда я нажал гашетку. «Мессершмитт» немедленно получил несколько попаданий в брюхо. Мне вдруг показалось, что время

остановилось. Я находился совсем рядом с немцем и видел все. Голодные языки пламени вырвались из-под капота и лизнули стекло кабины. Вражеского пилота не было видно. Вероятно, он был уже мертв и соскользнул на дно кабины. Немецкий истребитель круто пошел к земле. Когда я заложил вираж, чтобы проследить за его падением, то не испытывал даже тени жалости. И не собирался переживать в будущем. Это была еще одна обезличенная победа над машиной, и только. Падая вниз, «мессер» едва не врезался в «Спитфайр». Дэл крепко выругался, уходя от горящего самолета.

«Что там происходит, Джонни?»

«Виноват, Дэл. Седой красному-2. Что там со вторым фрицем?»

«Он ушел к земле. Гнаться за ним?»

«Нет, давайте заканчивать».

Через 2 дня после этого боя я сбил еще 2 «Мессершмитта», которые не оказали никакого сопротивления. Теперь мой личный счет составлял 32 победы. Возможность превзойти достижение Сэйлора представилась в последний день июля, когда я летел вместе с 441-й эскадрильей. Кенвей сообщил, что эскадрилья «Спитфайров» ведет бой с противником всего в 6 или 7 милях от меня. Можем ли мы помочь? Да, разумеется! Когда мы повернули на юг, то сразу увидели кружащие самолеты, которые резко выделялись на фоне белых облаков. «Спитфайры», «Мессершмитты» и «Фокке-Вульфы» носились вверх и вниз, вертелись и крутились, но мне показалось, что фрицы имеют преимущество высоты. К тому же, их было явно больше. Оставив 6 «Спитфайров» в качестве верхнего прикрытия, я со второй шестеркой ринулся в бой. Мои командиры звеньев, красный-3 и красный-5, выбрали себе цели и бросились в атаку, под защитой ведомых. Я со своим ведомым Биллом Дрепером пока держался в стороне, а синяя шестерка находилась выше. Перед нами возник одиночный «фоккер», и я решил, как обычно, атаковать его сзади.

«Седому от красного-2. Два „мессера“ разворачиваются позади нас. Они довольно далеко».

«Как далеко, Билл?»

«Заметно больше 1000 ярдов. Ты можешь атаковать. Я скажу, когда нужно отрываться».

Я попытался сосредоточиться на «фоккере» перед собой. Однако перед глазами неотвязно маячили два рубленых силуэта, которые болтаются где-то сзади. Моя жизнь зависела от способности Билли правильно оценить дистанцию до атакующих «мессеров». По радио его голос звучал очень уверенно, но я чуть не свернул себе шею, оглядываясь. Наконец я решил забыть о

«фоккере», который маячит впереди.

«Что там, Билли?»

«Они нагоняют. Отрывайся влево. Немедленно!» Но я уже начал вираж еще до того, как он крикнул: «Немедленно!» Сделав два круга, мы оказались позади «мессеров» и начали выравниваться, чтобы атаковать их. Однако немцы сразу поняли, к чему приведут наши развороты по малому радиусу, поэтому круто спикировали к земле. При этом маневре они получали серьезное тактическое преимущество, поскольку наши «Спитфайры» просто не могли пикировать под таким большим углом. Поэтому мы отказались от погони.

Эта стычка увела нас от места основного боя, и мы оказались над слоем белых облаков. Это был великолепный фон, на котором легко можно заметить вражеские самолеты, поэтому я повел своего ведомого еще выше. Мы заняли идеальную позицию для внезапной атаки от солнца. Но Билл не видел «мессеров». Впрочем, он и не должен был, так как его задача была охранять наш тыл, а моя — искать врага и атаковать.

«Один „мессер“ на 10 часов, Билл. Спускаемся. Все чисто?»

«Все чисто, Седой. Я прикрываю».

Вот это была прекрасная совместная работа. Я смог все внимание обратить на летящего внизу фрица, и я всадил длинную меткую очередь в его желтый нос. Из «Мессершмитта» повалил черный дым, однако он продолжал лететь и рванулся к туче, чтобы укрыться там. Мы бросились следом, и лишь теперь я понял всю хитрость его маневра. Мы не знали толщины облака и запросто могли врезаться в землю. Мои приборы отказали, а самолет продолжал стремительно снижаться. Если облако слишком толстое, нам просто не хватит высоты, чтобы выйти из пике, когда мы окажемся под ним. Но я продолжал погоню, и мы врезались в крутящиеся белые вихри. Несколько секунд, которые показались мне бесконечностью, мой «Спитфайр» находился в белом плену. Однако мои страхи оказались беспочвенными, так как облачный слой был очень тонким. Я очутился в привычном мире, внизу мелькали зеленые и желтые прямоугольники полей. «Мессер», которого выдал предательский хвост дыма, находился в 800 ярдах от меня, и я ринулся на него. Однако немецкий истребитель лишился управления и полого шел прямо в землю. Какое-то время я думал, что немецкий пилот пытается совершить аварийную посадку. Если это так, он шел на слишком большой скорости, поскольку самолет врезался в зеленый луг на скорости 200 миль/час. Его протащило несколько ярдов, подбрасывая на кочках. Потом он попал в канаву, и его подбросило в воздух. Крылья и хвост были оторваны. Фюзеляж снова грохнулся на

землю, рассыпавшись на тысячу кусков.

Мы полетели назад в Сен-Круа, держась на малой высоте. Лишь западнее Кана мы временно поднялись на 600 футов, чтобы проскочить над немецкими зенитками. Я был страшно измучен и желал только одного — поскорее приземлиться, добраться до кровати и уснуть. Мы гнались за противником, и сами побывали в роли дичи. Во время последнего столкновения с «Мессершмиттами» мне пришлось выплеснуть всю энергию до капли. Я пошел на сознательный, скалькулированный риск, когда пикировал сквозь облако, и теперь расплачивался за это. Последние несколько миль до аэродрома я летел как в полусне под охраной бдительного Дрепера. Со мной такое случилось впервые.

Когда я приземлился в Сен-Круа, начались неизбежные поздравления, пожатия рук и похлопывания по спине, так как этот «Мессершмитт» довел мой счет до 33 побед. Новость быстро разлетелась вокруг, и через час примчалась толпа корреспондентов. Я постарался объяснить им, что моей задачей является увеличение общего счета канадского крыла. Выполняя эту задачу, мне удалось превысить достижение Сэйлора Малана, но в остальном между нами нет никакого сходства. Малан сражался с исключительной отвагой в то время, когда обстоятельства были против него. Он возглавлял горстку «Спитфайров» в боях против значительно превосходящих сил Люфтваффе. Он был вынужден вести оборонительные бои над южной Англией, и часто ему приходилось атаковать бомбардировщики из тактически невыгодной позиции, когда над головой висели «Мессершмитты». Он продолжал сражаться, пока исход Битвы за Англию не был решен. Малан воевал и в 1941 году, пока его не отправили на заслуженный отдых. Я постарался объяснить, что мне, совсем наоборот, почти не пришлось участвовать в оборонительных боях. Я всегда вел активные наступательные операции. После 1941 года под моим командованием всегда находилась эскадрилья, потом авиакрыло, а иногда и два крыла. Я никогда не сталкивался с крупными соединениями немецких самолетов, как Малан. Моя задача заключалась в том, чтобы внезапно атаковать противника и сбить его. Это была совсем иная война. Единственным неудобством, с которым мы сталкивались, была необходимость действовать над территорией противника. В этом случае единственная пуля в уязвимое место «Спитфайра» могла в лучшем случае отправить в лагерь военнопленных до конца войны.

Этот день также был отмечен последним вылетом Дэнни Брауна в составе крыла. В начале 1943 года он пришел к нам в

Кенли молодым и зеленым. Он совершил первый вылет во Францию в составе моей четверки «Спитфайров». За исключительные достижения в последующие 15 месяцев он был представлен к Кресту за летные заслуги. Теперь он должен был вернуться в Соединенные Штаты для отдыха и получал возможность увидеть своих родных в Нью-Джерси. Как и все американцы, он страшно хотел снова увидеть родину. Последние дни Дэнни только и говорил о том, какой огромный стейк он зажарит, попав домой, о жарком солнце Нью-Джерси и о симпатичных длинноногих девушках. А оказавшись дома, он, подобно большинству наших товарищей, начнет тосковать и не успокоится, пока не попадет обратно сюда же. Я рассказал все это ему в наш последний вечер, однако Джонни лишь смеялся в ответ. Он сказал, что если мы и встретимся еще раз, это произойдет в Соединенных Штатах. Он предполагал, что будет отдыхать, по крайней мере, 6 месяцев, но ровно через 11 недель, когда мы перебрались в Голландию, он прибыл в часть для нового оперативного цикла.

* * *

Мы провели в Нормандии гораздо больше запланированных 3 недель. Немцы прочно удерживали Кан и не позволяли нашим войскам вырваться на равнины к югу от города. Наши истребители-бомбардировщики и легкие бомбардировщики II Тактической Воздушной Армии много раз бомбили немецкие позиции на окраинах Кана, но дисциплинированные немецкие солдаты продолжали упорно сопротивляться. В начале июня было решено уничтожить вражеские позиции ударом тяжелых бомбардировщиков, хотя кое-кто из генералов возражал. К операции были привлечены «Ланкастеры» Бомбардировочного Командования.

Неужели повторится провал в Монте-Кассино (Италия), когда налет тяжелых бомбардировщиков создал непроходимые заграждения на пути наступающих войск? Неужели мы обречем на смерть множество ни в чем не повинных французов и нарушим собственные принципы ведения войны? Разве нельзя использовать тяжелые бомбардировщики для решения стратегических задач подрыва промышленной мощи Германии? Несмотря на различные военные и нравственные обстоятельства, а также ожесточенные споры в командовании ВВС, было принято решение нанести удар по Кану. В конце июля, когда солнце скрылось за горизонтом, началась операция.

Хотя «Спитфайры» были подняты в воздух, чтобы прикрыть сотни «Ланкастеров» и «Галифаксов» в районе цели, наше участие оказалось лишним. Люфтваффе никак не отреагировали на налет. Когда бомбардировщики ложились на боевой курс, мои «Спитфайры» держались к западу от города, так что я мог следить за ходом атаки с удобной позиции. Наши наземные войска были специально оттянуты назад, чтобы не попасть под собственные бомбы, которые лягут с недолетом. Нам было сказано, что бомбардировщики уничтожат все цели в районе диной две мили и шириной милю. Но еще до того, как в небо взлетел столб дыма от первого разрыва, мы поняли, что слишком много бомб упадут за пределами намеченного района. Я следил за безжалостным уничтожением несчастного французского городка и гадал, зачем мы взяли кувалду, чтобы расколоть орех. Мы прекрасно знали, что военная ситуация требует выбить немцев из Кана, чтобы наши армии могли вырваться на оперативный простор. Но мы не были уверены, что для этого нужно стирать Кан с лица земли и убивать тысячи его жителей.

Некоторые бомбы имели взрыватели замедленного действия и должны были взорваться через 6 часов после налета. Поэтому наступление не могло начаться ранее следующего утра. Пролетая неподалеку, я видел немецкий танк, подброшенный в воздух, словно игрушка. Он несколько раз перевернулся в воздухе, прежде чем упасть обратно.

Вместо того чтобы повернуть на север и улететь в Англию после сброса бомб, один из «Ланкастеров» круто спикировал на узел сопротивления к югу от города. Я с удивлением следил за этим маневром, так как бомбардировщик сам подставлял себя под огонь всех немецких зениток. Может быть, самолет потерял управление или был поврежден и мог лететь только так? Но неожиданно «Ланкастер» выровнялся, хотя летел все равно на юг на высоте всего несколько футов над дорогой Кан — Фалез. Ничего не понимая, я следил за ним. Что делает этот пилот? Но вскоре я понял причину полета на бреющем. Эта дорога, которая служила немцам одной из главных коммуникаций, была забита неподвижными танками, бронетранспортерами и грузовиками. Когда бомбардировщик летел над дорогой, пулеметы носовой и кормовой турелей вели непрерывный огонь по вражеским машинам. Легкие зенитки буквально заходились от ярости, однако пилот привык к заградительному огню тяжелых орудий над германскими городами и не обращал внимания на всякие мелочи. Для него это было чем-то вроде развлекательной прогулки. Так школьник с радостью удирает из-под бдительного присмотра учителя и наслаждается свободой. «Ланкастер»

выполнил широкий плавный разворот и повторил свой заход, теперь уже двигаясь на север, к Кану. Он величественно плывет над дорогой, и его пулеметы выплевывают струи свинца. Вражеские солдаты разбегаются в разные стороны, пытаясь спрятаться от пуль под деревьями. Но что это? На сцене появляется другой «Ланкастер» и проделывает тот же трюк. Первый бомбардировщик летит на север, а второй — на юг. Причем оба следуют строго по осевой линии. От столкновения они уходят изящным маневром. Мы, разинув рты, смотрим, как четырехмоторные стратегические бомбардировщики выступают в роли истребителей-бомбардировщиков. Но вот представление закончилось. Первый бомбардировщик набирает высоту, чтобы двинуться в обратный путь, а второй завершает свою «штурмовку». Я пристраиваюсь рядом с «Ланкастером», когда он берет курс на Линкольншир, и машу рукой отчаянным сорвиголовам. Сегодня мы видели две операции бомбардировщиков, которые никогда не будут упомянуты в официальных историях. Уже после войны я узнал, что пилотом первого бомбардировщика был каменщик из Шотландии Джок Шоу. В то время он был командиром собственного «Ланкастера» и заслужил Крест за летные заслуги с пряжкой. Позднее он служил моим адъютантом.

Через 2 дня после удара бомбардировщиков Кан перешел в руки англичан. Мы решили съездить туда и посмотреть на результаты атаки бомбардировщиков вблизи. Улицы были все еще засыпаны обломками, и мы пробирались с огромным трудом. Джип еле протискивался между грудами кирпича и воронками. Мне сказали, что план послать танковую колонну через Кан на следующее утро после налета пришлось забыть. Мы прекрасно поняли причину. Бульдозеры трудились, чтобы хоть немного расчистить дорогу, и нам пришлось оставить джип и дальше идти пешком. Здесь и там бушевали пожары. Группы французов копошились в обломках, пытаясь извлечь тела родных и друзей. В воздухе плыл тяжелый трупный запах. Однако все, с кем мы говорили, утверждали, что при налете погибло совсем немного немцев, так как оборонительных позиций в районе удара не было. Мы видели разрушения после налетов Люфтваффе на Лондон, Шеффилд, Ковентри, Ливерпуль и Манчестер. Но все это бледнело перед тем, что мы увидели в Кане. Мы думали, что французы пострадали ни за что.

Мы прервали наш визит и немедленно отправились на ближайший пляж. Мы валялись на солнце, плавали и старались забыть изуродованные тела, разрушенные дома и чувство тяжелого отчаяния, которое оставил вид уничтоженного Кана.

* * *

За несколько недель до D-дня три командира эскадрилий из 144-го крыла и я поспорили с нашими товарищами из 127-го крыла, что мы собьем больше вражеских самолетов, чем они, в период с D-дня до D плюс 30. Менее чем за сутки до окончания срока пари мы лидировали с минимальным преимуществом — 51 самолет против 50. Упрямый и агрессивный Томми Брэннеган, который родился в Шотландии до того, как семья его переехала в Канаду, занял пост командира 441-й эскадрильи, освободившийся после ухода Дэнни Брауна. Весь остаток последнего дня пари я провел в воздухе, пытаясь увеличить наше шаткое преимущество. Я решил взять эскадрилью патрулировать в районе Алансона, так как мы знали, что этот город является центром снабжения 7 Армии фон Клюге. Последние несколько дней Люфтваффе пытались защитить его от воздушных атак. Мои расчеты оказались правильными, и мы имели приятную стычку с группой «Фокке-Вульфов», оказавшихся под нами. На этот раз вражеские пилоты были захвачены врасплох. Мы успели сбить 5 самолетов, прежде чем остальные сообразили, что происходит, и развернулись, чтобы принять бой. Тут я заметил «фоккер», прицепившийся к хвосту одиночного «Спитфайра». Мой пилот совершенно не подозревал, что находится в опасности. Он спокойно летел по прямой, словно находился в канадских прериях. Я бросил «Спитфайр» в такой крутой вираж, что в глазах потемнело, и пустился в погоню. Я мог видеть дымки, вылетающие из пушек «фоккера», и большой кусок элерона, отлетевший от «Спитфайра». Времени целиться не было, если только я собирался спасти своего пилота. Поэтому я дал в сторону немца длинную неприцельную очередь. С некоторым удивлением я увидел, что снаряды попали в цель, и постарался удержать нужный угол упреждения, работая ручкой управления. Тактика оказалась правильной. Немецкий истребитель вспыхнул, клюнул носом и сорвался в штопор. Но меня гораздо больше беспокоил пилот «Спитфайра», который, несмотря на чудесное избавление, продолжал лететь все так же по прямой. Я подлетел ближе и узнал пилота. Это был капитан, который лишь недавно к нам прибыл. Я знал, что он хороший пилот, но в таком опасном небе этого было недостаточно. Он долгое время служил летчиком-инструктором в Канаде, и теперь ему следовало втолковать, что нужно лучше следить за воздухом, если ты остался один. Но сейчас его нужно было приободрить.

«Седой синему-4. Ты в порядке?»

«Спасибо, Седой. Я потерял почти весь правый элерон, и

несколько попаданий в крыло. Но самолет держится нормально».

«Хорошо. Я ссадил этого парня у тебя с хвоста. Ты должен мне бутылку, когда вернемся».

Вернувшись в Сен-Круа, мы подвели итоги этой маленькой жаркой стычки. Мы сбили 7 вражеских самолетов, потеряв только одного пилота, который, к несчастью, столкнулся в воздухе с «Фокке-Вульфом». Как только стемнело, я позвонил в штаб 127-го крыла. Им повезло гораздо меньше, поэтому мы выиграли пари с большим преимуществом. Я предложил им расплатиться. Проигравшие должны были доставить ящик шампанского в нашу столовую и помочь нам с ним расправиться. Приглашение было принято с благодарностью, и мы отметили событие прекрасной вечеринкой. К несчастью, праздник был подпорчен дурными новостями, которые принес Билл МакБрайан, наш комендант аэродрома. Биллу приходилось координировать действия трех канадских авиакрыльев, и созданная организация оказалась слишком громоздкой для нормальной работы в полевых условиях. Поэтому ее было решено расформировать. В будущем полковник будет командовать авиакрылом из 3 или 4 эскадрилий, а руководить действиями самолетов в воздухе будет подполковник. Новая структура будет более компактной и гибкой. Билл продолжал рассказывать о новой структуре. Как младшее канадское истребительное авиакрыло мы подлежали расформированию. 441-я эскадрилья Томми Брэннегана передавалась английскому крылу. 442-я эскадрилья Дэла Рассела отправлялась в 126-е крыло, а Дэл получал давно заслуженное звание подполковника. 443-я эскадрилья МакЛеода переводилась в 127-е крыло. Туда же отправлялся и я в качестве командира. Мы встретили эти известия гробовым молчанием. Хотя мы служили вместе не слишком долго, но уже провели несколько тяжелых боев, которые соединяют лучше годов мирной службы. Первый вылет мы совершили в марте и доказали, что можем сбивать вражеские самолеты лучше 127-го крыла, имеющего более долгую историю. Но нам приходилось признать, что решение было разумным и логичным.

Именно Томми Брэннеган и его парни отметили последний день существования канадского крыла «Спитфайров» громкой и эффектной победой. Эскадрилья Томми схватилась с равным количеством «Фокке-Вульфов». Однако его тактика была такой успешной, что лишь 2 вражеских самолета сумели удрать. 10 сбитых «фоккеров» — таким достижением можно было гордиться. Противник же сумел лишь попасть **одним** снарядом в крыло одного из «Спитфайров». Вскоре после этого выдающегося боя Брэннеган был награжден Крестом за летные заслуги. К

несчастью, Томми был сбит зениткой, сел за линией фронта, сломав при этом руку, и попал в плен.

Я медленно объезжал аэродром, останавливаясь на стоянках, в ремонтной зоне и зоне обслуживания. Я не забыл ни одного, даже самого маленького подразделения, так как все они трудились ради одного: чтобы наши «Спитфайры» в воздухе могли одерживать победы. Кроме летчиков и меня самого, весь остальной личный состав авиакрыла отправлялся на корабле в Англию. После напряженных дней на земле Нормандии это им не слишком понравилось. Однако механикам, оружейникам и всем остальным повезло. Вместе со II Тактической Воздушной Армией они проделали полное приключений путешествие через северо-западную Европу, через Францию, Бельгию, Голландию и Германию. Офицеры и рядовые ходили мрачными, так как наши «Спитфайры» в последний раз взлетели с аэродрома Сен-Круа.

Но нам всем было что вспомнить. Мы приняли участие в великой операции. Мы сбили 74 вражеских самолета и еще несколько вероятно сбили и повредили. Однако при этом мы потеряли 14 пилотов, хотя двое из них остались живы. Я полетел в расположение 127-го крыла на своем личном «Спитфайре». Когда я забирался в кабину, вокруг собралась целая толпа, чтобы пожелать мне счастливого пути. Я был глубоко тронут этим спонтанным проявлением чувств моих канадских друзей. Я медленно вырулил на взлетную дорожку, дал полный газ и взмыл в дымку, струящуюся в прозрачном небе. Я остался один. Я развернулся и плавно снизился, промчавшись над аэродромом. Я мог различить лица людей, следящих за мной. Удачи, Канадское авиакрыло! Я делаю мертвую петлю в твою честь.

Глава 16.
Битва за Францию

127-е авиакрыло, которым я в прошлом командовал, как авиакрылом Кенли, теперь состояло из 4 канадских эскадрилий «Спитфайров». Я встретил нескольких пилотов, которые тогда летали вместе со мной. Среди них был и Уолтер Конрад, чье чудесное спасение над Дюнкерком я уже описал.

В первый день я не летал, так как был целиком занят обустройством на новом месте и знакомился с летчиками и наземным персоналом. Я долго беседовал с Билли Мак-Брайаном и узнал, что в последнее время имели место несколько летных происшествий, и это его очень беспокоит. За несколько дней до этого два истребителя столкнулись в воздухе, и погиб командир крыла Ллойд Чедберн. Кроме того, погибли два пилота, которые ухитрились одновременно сесть на одну полосу с двух разных концов. Самолеты столкнулись… Мы не могли позволить себе терять опытных пилотов столь глупо. Билл попросил меня уделить особое внимание летной дисциплине и снижению аварийности.

День был серым и отвратительным — низкие свинцовые тучи и ограниченная видимость. Иногда мы слышали злобный лай наших зениток, когда они обстреливали вражеские истребители. Люфтваффе решили использовать преимущества, которые им давала погода, и провести несколько налетов на забитые техникой и грузами береговые плацдармы. 416-я эскадрилья держала в готовности четверки истребителей, которые приходилось поднимать по тревоге, чтобы отразить эти налеты. В результате немцы потеряли 7 самолетов. Одна из таких стычек произошла прямо над нашим аэродромом, что стало хорошим допингом для наших наземных служб. Ведь эти парни редко видели результаты своей работы. Сбитый «фоккер» рухнул рядом со взлетной полосой, но вражеский пилот успел выпрыгнуть с парашютом. Пока он плавно опускался к земле, я помчался на джипе прямо по полю. И когда немец приземлился, я уже был рядом. Он оказался маленьким и тощим человечком, а последние приключения не улучшили его настроение. Наш армейский офицер связи, канадский пехотный капитан, вооруженный громадным револьвером, торжественно взял его в плен. Несчастный немец, наверное, подумал, что настал его последний час. Когда мы уже были готовы двинуться в путь вместе с пленником, примчались представители армии. Их командир

заявил, что именно армия отвечает за содержание пленных, а потому он намерен забрать у нас наш трофей. Я указал на пару «Спитфайров», которые, выпустив шасси и закрылки, заходили на посадку.

«Пилот головного истребителя сбил этого парня несколько минут назад. Мой пилот хотел бы с ним встретиться, и я просто заберу немца с собой на несколько минут».

Армейцы заспорили, ссылаясь на различные приказы и уставы. К счастью, я был самым старшим по званию. Это позволило нашему пилоту Форбс-Робертсу встретиться со своей жертвой. Такая возможность выпадает нам крайне редко. Вражеский пилот носил спасательный жилет нового типа, который ему в плену никак не мог пригодиться, потому он отдал его Форбс-Робертсу. Это украшение, на котором расписались все присутствующие, стало прекрасным сувениром на память об этом необычном случае.

Вице-маршал авиации Бродхерст, перед тем как покинуть ВВС Пустыни, забрал себе трофейный Физелер «Шторх». Этот самолет прилетел следом за ним в Англию, и теперь его часто видели на плацдарме. Кроме пилота, «Шторх» брал одного пассажира. В то время это был, наверное, самый юркий из легких самолетов. Он мог сесть и взлететь с крошечного пятачка; английским и американским самолетам для этого требовалось гораздо больше места. Он идеально подходил для странствий по многочисленным аэродромам, радиолокационным станциям и штабам. «Шторх» с Очень Важной Персоной на заднем сиденье всегда появлялся накануне крупных бомбардировочных операций. О его летных качествах можно было судить по тому, как пилот сажал самолетик на аэродроме Крепона. Если ветер дул поперек полосы, «Шторх» садился поперек, так как ему не требовалась длинная полоса. Естественно, всегда существовала опасность, что его примут за немецкий самолет, но ее постарались устранить, выкрасив машину в яркий желтый цвет с характерными кругами Королевских ВВС. В качестве дополнительной предосторожности зенитчиков всегда предупреждали о дневных маршрутах маленького самолета.

Однажды нам приказали поднять большую группу «Спитфайров», чтобы патрулировать над аэродромом, так как должен был прилететь «Шторх» с Очень Важной Персоной. Вскоре самолет появился, держась всего в нескольких футах над живыми изгородями. Когда он остановился, мы с удивлением увидели премьер-министра с неизменной сигарой в зубах. Нам выпала редкая честь встретиться с Черчиллем и выслушать одну из его зажигательных речей.

В другом случае на «Шторхе» прилетел генерал Демпси, командующий 2 Английской Армией. Он попросил нашего командира группы показать ему атаку тяжелых бомбардировщиков с воздуха, после чего генерал и вице-маршал авиации вместе совершили полет над нашими линиями. На высоте около 300 футов «Шторх» еле полз со скоростью 90 миль/час. Внезапно в хрупкий самолет попало несколько снарядов наших собственных легких зениток. Позднее выяснилось, что он получил 11 попаданий. Но в тот момент главной заботой пилота было успеть приземлиться, пока его самолет не разнесли на куски. Преступление совершилось над пшеничным полем. Бродхерст стремительно снизился и перескочил через живую изгородь. Оказалось, что они приземлились прямо посреди расположения зенитных батарей. Возбужденные солдаты совсем не желали терять законную добычу и продолжали стрелять, опустив стволы своих орудий горизонтально. Они даже не сообразили, что скорее перестреляют друг друга! «Шторх» остановился в самом углу поля. Бродхерст и Демпси выпрыгнули из самолета. Вскоре они увидели огромного канадского лейтенанта, вооруженного автоматом «Стэн», который мчался им навстречу со зверским выражением лица. Вице-маршал повернулся к генералу и крикнул:

«Помашите своей красной фуражкой, чтобы показать этому уроду, что мы свои».

Мы с радостью узнали, что наши войска готовят операцию по прорыву с полуострова, чтобы начать наступление на юг и юго-восток. Более 2 месяцев мы проторчали на маленьком грязном клочке суши, и всем нам это жутко надоело. Мы должны были принять участие в широкомасштабном наступлении, и для этого требовалось подтянуть боеспособность эскадрилий.

Войска союзников начали наступление, и еще раз стратегические бомбардировщики попытались бомбовым ковром расчистить им путь. Налет американских бомбардировщиков до такой степени деморализовал немцев, что линия обороны между Сен-Ло и Карантаном рухнула мгновенно. Прорвавшись на юг к реке Луара, американцы повернули к Сене, обходя 7 Армию фон Клюге. Фон Клюге еще имел время отвести свои дивизии через Сену, однако он получил прямой приказ Гитлера стоять до последнего и проводить контратаки. Тем временем британские и канадские войска прорвались на юг от Кана и в середине августа захватили город Фалез. Исключая узкую брешь между Фалезом и Аржантаном, войска союзников стальным кольцом охватили армию фон Клюге. Его контратаки провалились, и теперь ему предстояло выводить свои войска через эту горловину, чтобы их

не уничтожили.

Горловина Фалезского мешка имела ширину около 25 миль. Перед II Тактической Воздушной Армией, состав которой входила наша 83-я группа, была поставлена задача заткнуть это горлышко. Гарри Бродхерст, несомненно, был самым опытным и способным офицером Королевских ВВС из тех, кто планировал и руководил воздушными операциями. Он уже имел детальный план действий.

Самолеты-разведчики начали доносить о первых передвижениях немецких частей. Эти пилоты поставляли важнейшую информацию о дорогах, по которым двигался поток немецкой техники, пытающейся достичь сравнительно безопасных берегов Сены. Это означало, что близится критический момент наших воздушных операций в Нормандии. Мы хотели уничтожить германские войска там, где они стоят, а не гоняться за ними по всей Европе. Неспособность английской армии своевременно захватить Кан и прорваться на юг стала предметом жестокой критики. Она вызвала трения между английским и американским командованиями. Однако кое-кому из нас посчастливилось ознакомиться с планом Монтгомери, который хотел уничтожить германские войска в Нормандии. Два месяца подготовки, разведки, атак и контратак завершились. Наступил момент, чтобы заткнуть глотку критикам.

Бродхерст держал в готовности на аэродромах свои 22 эскадрильи «Спитфайров» и «Тайфунов», вооруженных бомбами и ракетами. Пилоты должны были взлететь сразу по получению приказа. Каждая упущенная секунда означала, что еще несколько немцев успеют перебраться через Сену. Но слишком запутанное положение на земле мешало нам.

Части польской танковой дивизии, которая входила во 2-й канадский корпус, сообщили, что находятся в Шамбуа, хотя на самом деле были в совсем другом городке с похожим названием. То, что колонна, идущая на восток от Шамбуа, — немецкая, мы установили точно. Наш командир группы поручил это задание самым опытным командирам. Чарльз Грин поднял свои «Тайфуны» и пролетел на малой высоте над колонной. После этого он вызвал по радио командира группы.

«Кто там, Чарли?» — спросил Бродхерст.

«Фрицы, сэр», — ответил подполковник.

«На какой высоте вы летите?» — уточнил вице-маршал.

«50 футов, сэр», — ответил Грин.

«Вы совершенно уверены, что это немцы?» — настаивал Бродхерст.

«Я вижу черные кресты и квадратные головы водителей!» — последовал классический ответ.

Когда «Спитфайры» прибыли к маленькому треугольнику между Фалезом, Трупом и Шамбуа, «Тайфуны» уже приступили к работе. Излюбленный тактический прием по разгрому длинных колонн заключался в том, что голову и хвост колонны останавливали метко сброшенными бомбами. Вражеская техника оказывалась в ловушке на узкой пыльной дороге. Машины часто стояли вплотную, и уничтожать их ракетами и пушечным огнем было довольно просто. Некоторые бронеавтомобили и танки пытались спастись, сворачивая в поля и рощицы. Но «Тайфуны» перехватывали их раньше, чем они успевали скрыться.

После того как «Тайфуны» улетели, за дело взялись «Спитфайры». С бреющего полета из пушек и пулеметов они расстреливали грузовики, штабные автомобили и бронетранспортеры. Тут и там посреди обломков возвышались смертоносные тяжелые танки «Тигр». Хотя наши снаряды ничего не могли им сделать, мы обстреляли на всякий случай и «Тигры». Как только «Спитфайры» израсходовали боезапас, они на большой скорости помчались на свои аэродромы, где механики и оружейники под палящим солнцем принялись торопливо готовить их к новому вылету.

В течение всего периода боев в Фалезском мешке Люфтваффе не сумели толком помочь своим наземным войскам. Столкнувшись с угрозой потери своих передовых аэродромов, они были заняты перебазированием в район Парижа. Поэтому наши истребители-бомбардировщики полностью господствовали над полем боя. Чтобы воспользоваться сложившейся благоприятной ситуацией, Бродхерст отдал приказ: до появления самолетов Люфтваффе действовать парами. Это было мудрое решение, так как пару «Спитфайров» или «Тайфунов» можно подготовить к новому вылету за несколько минут после приземления. Необходимость детального инструктажа отпала, так как все пилоты знали, где находятся наши войска. Мы экономили драгоценное время и смогли увеличить количество вылетов. До Фалеза мало кто из летчиков-истребителей совершал более 3 или 4 вылетов в день. В ходе этой операции 6 вылетов в день, стали совершенно привычной нормой.

Деревья и высокие живые изгороди были покрыты густой листвой и служили хорошим укрытием для немцев, которые привязывали ветки и целые кусты к своим грузовикам, чтобы скрыть их от глаз наших пилотов. Но блеск солнца на металлических частях, струйки пыли, свежие следы гусениц позволяли истребителям-бомбардировщикам найти цель. Когда сгущалась темнота, измученные немцы получали некоторую передышку, а мы подводили итоги дневной работы. Мои пилоты в

общей сложности уничтожили и повредили около 200 автомобилей. Были атакованы несколько танков, но здесь результаты были сомнительными. Метеорологи порадовали, пообещав на завтрашний день солнечную погоду. Пилоты отправлялись спать сразу после обеда, так как им требовались все силы, чтобы выдержать такое напряжение. Засыпая, они слышали гул моторов легких бомбардировщиков, которые спешили нанести ночной удар по немецким колоннам.

Канадцы поднялись задолго до рассвета, и вскоре первая пара «Спитфайров» растаяла на фоне утренней зари. Немцы предпринимали колоссальные усилия, чтобы спасти как можно больше техники, которую удавалось вывести из боя. Такие действия противника были вполне предсказуемы. Часть «Тайфунов» занималась атаками барж и лодок, которые сновали через Сену. «Спитфайры» снова охотились за автоколоннами и атаковали противника всюду, где только замечали. Они гонялись за немцами на шоссе и проселках, в лесах и садах, в деревнях и на хуторах, в тени живых изгородей. Не спасали даже попытки замаскировать машины под стога сена. Иногда противник в отчаянии начинал размахивать белыми простынями, когда «Спитфайры» заходили в атаку, но пилоты не обращали на это внимания. Наши собственные войска были еще далеко, поэтому никто не мог обезоружить и конвоировать этих пленных.

В этот день, 19 августа, мои канадцы заявили, что уничтожили и повредили почти 500 машин, многие из которых загорелись. Но эта цифра оказалась не самой высокой, так как крыло Дэла Рассела уничтожило 700 машин. В результате наших усилий горловина Фалезского мешка была перекрыта, и личный состав немецкой 7 Армии отошел за Сену, бросив технику. Действия в горловине мешка стали одной из крупнейших штурмовых операций нашей авиации за всю войну. За несколько дней летчики II Тактической Воздушной Армии совершили более 12000 вылетов и практически уничтожили не меньше 8 пехотных и 2 танковых дивизий. Они превратили отступление немцев в паническое бегство.

После того как линия фронта откатилась от Фалеза, мы решили поехать туда и на месте ознакомиться с результатами наших атак. Мы думали, что готовы увидеть ужасные сцены, достойные пера Данте, как заметил в своих мемуарах Эйзенхауэр. Во время последних вылетов вонь разлагающихся трупов чувствовалась даже в кабинах «Спитфайров». Но больше всего нам хотелось найти хоть одну целую немецкую штабную машину, так как было ясно, что скоро нам предстоит двигаться дальше. В этом случае комфортабельный «Мерседес» стал бы приятной заменой

осточертевшему джипу. Когда мы проехали через Фалез, то увидели, что все дороги забиты сгоревшими немецкими машинами, поэтому двигаться дальше было просто невозможно. По обочинам лежали разорванные туши домашних животных, поэтому мы свернули в поле и попытались ехать вдали от дорог. Всюду валялись трупы немецких солдат. Мы нашли несколько подходящих автомобилей — «Рено», «Ситроены», «Мерседесы». У нас с собой были тросы, лебедки, несколько канистр бензина, однако мы не смогли вытащить ни один из этих автомобилей. В результате мы прекратили поиски и поспешили покинуть эти усыпанные мертвыми телами дороги.

* * *

Через несколько дней Кенвей сообщил по телефону, что Люфтваффе, действующие с баз вокруг Парижа, начали высылать истребители к Сене, чтобы прикрыть остатки бегущих войск. Офицер управления полетами предложил отправить 2 эскадрильи в точку к югу от Парижа, чтобы оттуда они повернули на восток к Сене. Это позволяло рассчитывать на успех. Упускать такую возможность было нельзя, так как последние 2 недели у нас не было ни одного воздушного боя. Мы уже давно не летали целым крылом, и было приятно вернуться к знакомым делам после мясорубки под Фалезом.

Я кратко проинструктировал пилотов и взлетел во главе 443-й эскадрильи. «Спитфайры» 421-й эскадрильи держались в 1000 футов выше со стороны солнца. Небо было совершенно безоблачным, и видимость над тонкой дымкой, стелившейся по земле, была неограниченной. Мы летели хорошо испытанным строем четверок. Но вскоре после взлета мотор моего ведомого начал давать сбои, и ему пришлось вернуться в Крепон. Маленький жилистый франко-канадец Ларри Робиллар, который вел четверку слева от меня, поинтересовался, не передать ли мне одного пилота в качестве ведомого. Так как я не ожидал серьезных столкновений, то отклонил его предложение и полетел дальше один. После штурмовок с бреющего и тяжелого запаха смерти, витавшего над Фалезом, я чувствовал себя просто отлично в прозрачном голубом небе. Нас больше не связывала необходимость не подниматься выше 1000 футов, можно было не думать об атаке неповоротливых автомобилей, ползущих по дорогам. Сегодня мы наслаждались безбрежным воздушным пространством и жаждали хорошей драки.

Мы сделали большой крюк, чтобы оказаться южнее Парижа,

потом повернули на север, оставив огромный город слева от себя. Если вражеские истребители появятся с юга, мы окажемся в трудном положении, так как солнце находилось там. Поэтому я предупредил пилотов, чтобы они внимательнее следили за воздухом. После этого мы повернули на восток, чтобы выйти к Сене. На этом курсе мы находились всего несколько секунд, а потом я увидел по крайней мере 60 самолетов далеко впереди. Самые верхние из них шли на той же высоте, что и мы.

Эти самолеты летели в 5 милях от нас, но их было так много, что, по моему мнению, это могли быть только американские истребители. Однако никогда и ни в чем нельзя быть полностью уверенным. Чтобы застраховать себя от всяких неожиданностей, нужно всего лишь набрать еще 2000 футов высоты. Теперь масса самолетов крутилась в 3 милях от нас, и они наверняка не принадлежали нашим друзьям-американцам. Я повернул «Спитфайры» на несколько градусов влево, чтобы оказаться точно против солнца и передал пилотам:

«Седой крылу. Более 60 самолетов на 12 часов, 3 мили. Они могут быть фрицами. Зеленый лидер, прикройте нас».

Наш противник теперь был совсем рядом, но в 2000 футов ниже. Над нами небо казалось совершенно пустым. Я ударил по педалям, одновременно двинув ручку в противоположную сторону. Мой «Спитфайр» лег на бок, поэтому я смог хорошо разглядеть, что творится внизу. У меня пересохло во рту. Это были немцы. Затем я снова почувствовал себя нормально. Теперь следовало бросить на них все крыло, чтобы удар получился более мощным. Я выровнял самолет и вошел в пике, вызвав командира второй эскадрильи:

«Зеленый лидер, я со своей четверкой атакую верхнюю группу. Внизу еще много. Атакуй!»

Мы добились полной внезапности. Я поймал на перекрестие прицела ничего не подозревающий «фоккер», который под фюзеляжем нес длинный подвесной бак. Моя первая очередь прошла немного ниже самолета, но попала в бак, который тут же взорвался, Вспышка пламени охватила «Фокке-Вульф», скрыв его от меня. Не было смысла выяснять, упал ли он, так как ни один пилот не мог остаться жив в этом аду. Фотопулемет подтвердит происшедшее. Я заложил крутой вираж, так как внезапность была утеряна, и теперь нам предстоял бой с численно превосходящими силами врага. Наш сомкнутый строй рассыпался, и в небе на большом пространстве начались отдельные поединки. Я уже собирался покачать крыльями, чтобы мой ведомый занял место рядом со мной, но вспомнил, что сегодня я один. Тут передо мной появились 7 или 8 «Мессершмиттов», и я решил, что это

неподходящее место для одинокого «Спитфайра». Я перевернул самолет на спину и рванул ручку на себя изо всех сил. Истребитель ринулся вниз с огромной скоростью, которая быстро достигла опасного предела. «Спитфайр» трясся, как в лихорадке, но я вышел из пике лишь в 1000 футов от земли. После этого я сделал пару крутых разворотов, чтобы убедиться, что за мной никто не гонится, и увидел внизу одиночный «фоккер».

Я быстро зашел ему в хвост и дал длинную очередь по темно-серому брюху. Когда я набирал высоту, «Фокке-Вульф» свалился в штопор, затем у него отлетел кусок хвоста, и он спиралью пошел вниз. Взрыв мог привлечь внимание его товарищей, что было для меня нежелательно. Я спустился к самой земле и взял курс на Сену. Время от времени я закладывал вираж, проверяясь. Впереди меня появились еще «Фокке-Вульфы», а справа возникла маленькая группа «Мессершмиттов». Я круто пошел вверх и на полном газу вернулся на высоту 8000 футов. Здесь не было ни друзей, ни врагов. Но пустое небо — всегда опасное небо, и я решил, что самое время встретиться со своими канадцами. Я вызвал Ларри Робиллара:

«Седой Ларри. Я на высоте 8000 футов чуть восточнее Сены. Где ты?»

«Ларри Седому. Я в том же районе на 15000 футов. Спуститься вниз?»

«Нет, оставайся там. Я сам поднимусь к тебе».

«О'кей, Седой», — согласился Ларри.

Я начал осторожно подниматься, постоянно разворачиваясь. Крутя головой, я заметил 6 самолетов, поблескивающих на солнце. Это должны быть «Спитфайры» Ларри.

«Я вижу тебя, Ларри. Я на 11 часов от тебя. Перестроиться».

Я направил свой «Спитфайр» к этим 6 самолетам и осознал свою ошибку, лишь когда над кабиной сверкнула траса. Инстинктивно я бросился влево, описывая крутой вираж. Через плечо я увидел тощий нос «Мессершмитта» и сверкающие выстрелами пушки. Он пытался поймать меня на прицел. Теперь моя жизнь зависела от радиуса виража, и я потянул ручку на себя еще сильнее. «Спитфайр» задрожал, предупреждая, что готов сорваться в штопор. В глазах потемнело. Я слегка отпустил ручку, чтобы прийти в себя. Удержать высоту любой ценой. Времени вызвать Ларри просто нет. Лидер «месеров» знает, что делать. Он разместил с обеих сторон от меня по паре истребителей, а сам с ведомым заходит в хвост. Фланговые «Мессершмитты» бросились в лобовую. Однако они стреляют отвратительно, и вся опасность исходит от лидера. Когда я буду выходить из виража, он меня подкараулит. Но я не могу вертеться бесконечно. Если я намерен

выжить, мне нужно набрать высоту, чтобы получить дополнительную мощность от нагнетателя. Солнце прямо над головой, и я бросаю «Спитфайр» свечой вверх, прямо в спасительное сияние. Ослепительный свет скроет меня. Но мой «Спитфайр» весь вздрагивает, получив снаряд в основание правого крыла. Еще вираж. Снова вверх, на солнце, пока с неприятным хлопком не включается нагнетатель. Теперь у меня достаточный запас мощности мотора, чтобы обогнать преследователей. Я могу еще больше оторваться от них новым рывком в сторону солнца. Вскоре я уже достаточно далеко от «Мессершмиттов», однако они упрямо идут вверх, следом за мной. Теперь, когда я в относительной безопасности, в голове рождается шальная мысль. А не развернуться ли и не атаковать в крутом пике их лидера? Но я отказываюсь от этого. Удача уже улыбнулась мне, не следует больше ее испытывать сегодня.

Когда я прилетел назад в Крепон, то попросил дежурного по аэродрому сообщить, выпущено или нет мое шасси, так как не знал, насколько поврежден самолет. Он заверил, что снизу шасси выглядит нормально, я посадил самолет и отрулил на стоянку. Там меня встретил Ларри.

«Я все глаза проглядел, разыскивая вас, сэр. Но ничего не увидел. Какие-то проблемы?»

Я рассказал, как по ошибке принял «Мессершмитты» за «Спитфайры». Ларри усмехнулся и развел руками.

«Не может быть! Но ты вернулся целым, а твои 2 фрица доводят общий счет до 12. Однако трое моих парней до сих пор не вернулись».

Это был первый случай, когда мой истребитель был подбит противником. Жаркий бой настолько распалил меня, что я постарался снова подняться в воздух как можно быстрее. Так как мой «Спитфайр» был поврежден, мне пришлось лететь на другом самолете. Когда мы пролетали над сильно укрепленным районом, вокруг нас появились черные кляксы разрывов тяжелых снарядов. Мой «Спитфайр» резко вздрогнул, получив порцию осколков в хвост. Самолет сразу начал плохо реагировать на движения ручки управления. Поэтому я передал командование и повернул назад на аэродром. На малой скорости самолет вообще отказывался разворачиваться, и я с огромным облегчением вздохнул, когда оказался на земле. Повреждения оказались не слишком большими. Несколько дырок в рулях направления и высоты и почти перебитый трос управления. Сержант спросил у меня:

«Вы хотите снова лететь, сэр? Я скоро подготовлю еще один самолет».

«Нет уж, спасибо, — ответил я. — Я полагаю, для одного дня

достаточно. Единственное, чего я сейчас действительно хочу — крепко напиться!»

* * *

События укоряли свой ход. Через 2 дня после битвы над Сеной был освобожден Париж. В начале сентября валлийские гвардейцы первыми вошли в Брюссель под радостные крики огромной толпы. Битва за Францию закончилась.

Новый аэродром нашего крыла находился в Илье Л'Эвек, примерно в 40 милях западнее Парижа. Билл и я полетели туда, чтобы осмотреться до прибытия эскадрилий. Летное поле было усеяно бомбовыми воронками, но некоторые из них были уже засыпаны. Мы получили в свое распоряжение довольно узкую грунтовую полосу. После этого мы покинули побережье, которое стало нашим домом почти на 3 месяца. Мы провели перебазирование с максимально возможной скоростью, так как наши войска наступали слишком быстро. Мы уже начали бояться, что отстанем от несущейся вперед линии фронта.

Глава 17. Наступление

Мы сумели действовать из Ильера только 2 дня. После этого британские авангарды уже вышли за пределы радиуса действия наших «Спитфайров». Пока не будет найден другой подходящий аэродром, нам придется ограничиться тренировочными полетами.

Наш аэродром находился в сельскохозяйственном районе. Пшеница уже была сжата и лежала в скирдах. Несколько дней мы наслаждались охотой, чего не было в Нормандии. Найти куропаток не составляло проблемы, и выводки были многочисленными и крупными. Пять или шесть обладателей дрянных дробовиков сколотили охотничий клуб. Патроны не были проблемой, так как у нас постоянно велась стрельба по тарелочкам, чтобы втолковать пилотам принципы стрельбы с упреждением. Салли с восторгом бегала за подранками и приносила добычу, которая от нас могла ускользнуть. Фред Вэрли и его коллеги неодобрительно качали головами, когда мы возвращались с охоты, так как им предстояло приводить в порядок нашу одежду. Однажды мы вернулись поздно вечером и принесли с собой более 50 птичек. Вскоре офицеры отобедали жарким из куропаток, которое запивали прекрасным шампанским. Его поставляли нам французы. Местность прямо кишела дичью, и зайцы, куропатки и фазаны приятно разнообразили наше меню. В некоторых речках водилась форель. У нас не было сетей, но существовали и другие способы доставить эту прекрасную рыбу нам на стол. Мы наслаждались жизнью в Ильере большую часть золотых осенних деньков. Пыль и пот Нормандии ушли куда-то в прошлое.

Мы провели в Ильере более 3 недель, занимаясь охотой, рыбалкой, ездили в Париж. Но постепенно все это теряло привлекательность. Иногда мы слышали новости о базирующихся на передовой авиакрыльях, которые еще больше разжигали наше желание попасть туда. Уолли МакЛеод изо всех сил рвался в бой и постоянно требовал от меня сообщения о нашем переводе на фронт. Он обнаружил, что отдыхать тоже трудно, и не скрывал своего желания увеличить личный счет, который составлял сейчас 21 победу. Официально он считался лучшим асом Королевских Канадских ВВС. Хотя Сумасброд Берлинг сбил больше самолетов, львиная доля его побед пришлась на тот период, когда он служил в Королевских ВВС. Это было слишком тонкое различие, но получалось, что МакЛеод — лучший ас ККВВС, а Берлинг —

лучший ас-канадец. Уолли намеревался исправить это странное положение, просто обойдя Джорджа.

Иногда Уолли сопровождал нас во время охотничьих вылазок. Но несколько раз я видел его в кинопроекторной, где он внимательно просматривал пленки своего фотопулемета и пытался понять, можно ли было сбить этот самолет, затратив меньше снарядов. Он лично проверял пушки своего «Спитфайра». Он сам вылизывал свой самолет, пока тот не начинал блестеть на солнце, как драгоценный камень. И единственной темой разговоров были бои.

Люфтваффе начали быстро оправляться от поражения в Нормандии и поспешного отступления на аэродромы восточнее Рейна. В сентябре немецкая авиапромышленность работала с предельным напряжением, и производство одномоторных истребителей достигло рекордной отметки. Истребительные эскадрильи получили множество новых самолетов. Даже те части, которые были практически уничтожены во Франции, были переформированы и снова могли вступить в бой. Немцы прилагали огромные усилия, чтобы увеличить численность и эффективность истребительной авиации даже в ущерб бомбардировочной и ночной истребительной. Немецкое Верховное Командование было уверено, что роль бомбардировщиков смогут взять на себя самолеты-снаряды, и часть пилотов бомбардировщиков была спешно переведена в истребительные эскадрильи. Люфтваффе еще не были сломлены. Находясь в Ильере, мы получили тревожные сообщения о появлении скоростных реактивных истребителей.

Таким было состояние Люфтваффе на 17 сентября, когда союзники начали крупнейшую воздушно-десантную операцию, в которой участвовали более 1000 самолетов с парашютистами и 500 планеров. Целью операции был захват плацдарма на восточном берегу Рейна. Для этого следовало захватить важнейшие мосты через Маас, Вааль и Нижний Рейн. Если эти мосты будут захвачены, то наши танковые колонны смогут прорваться по узкому коридору от Эйндховена к Рейну и соединиться с самым северным из десантов. Мы узнали, что британские парашютисты 1-й воздушно-десантной дивизии были сброшены в 8 милях западнее своих объектов в Арнеме и понесли тяжелые потери. У нас не было достаточно транспортных самолетов, чтобы сбросить всю дивизию в первый же день, а работа воздушного моста уже 18 сентября прекратилась по погодным условиям. Более того, германская контратака оказалась гораздо сильнее, чем предполагалось, и дивизия была рассечена на 3 части. Разведка сообщила, что Люфтваффе перебросили в

Голландию эскадрилью реактивных истребителей, чтобы помешать высадке новых десантов. Силы немецкой авиации в районе боев были резко увеличены. Вот в такой нелегкой обстановке мы получили приказ перебазироваться в Бельгию, чтобы сражаться с возродившимися Люфтваффе.

Билл МакБрайан немедленно отправился на автомобиле на новую базу, за ним помчались 3-тонные грузовики передовой партии. Вскоре мы получили известие, что они прибыли в Ле-Куло, бывший аэродром Люфтваффе в 10 милях южнее Лувена. После этого туда отправились и наши эскадрильи. Холодным сентябрьским вечером мы приземлились на изрытой воронками полосе. Наш армейский офицер связи, мрачный донельзя, сообщил, что события в Арнеме принимают еще более скверный оборот.

На следующий день рано утром мы поднялись в воздух. Мы снова начали действовать эскадрильями, чтобы иметь возможность держать патрули над Арнемом в течение всего дня. Мой «Спитфайр» остался на земле из-за поломки рации, поэтому перед самым взлетом мне пришлось спешно пересаживаться на другой самолет. К несчастью, на этой машине слегка подтекал бак с гликолем. Это означало, что на лобовом стекле постоянно будет тонкий слой липкой жидкости. А тут еще погода выдалась не самая лучшая. Небо было затянуто сплошным тучами, и вместе привычного синего купола мы видели непрерывную серую пелену. Я попытался лететь между двумя слоями туч, однако они часто сливались, и мне приходилось постоянно менять курс и высоту, чтобы удержать 12 «Спитфайров» единой группой. Иногда мы попадали в дождевые шквалы. К этому времени мое лобовое стекло было полностью вымазано гликолем, и я не мог ничего видеть прямо по курсу. Мне приходилось постоянно слегка поворачивать истребитель, но при этом я был вынужден все время следить за приборами, из-за этого наблюдение за воздухом было не слишком хорошим. Поэтому не следует удивляться тому, что, нырнув в разрыв между тучами, мы неожиданно столкнулись с большой группой «Мессершмиттов». Впрочем, они тоже были захвачены врасплох. Наши группы чуть не смешались между собой, прежде чем летчики сообразили, что происходит. Мы попытались преследовать немцев, но те быстро нырнули в тучи и пропали.

Причины провала Арнемской операции хорошо известны. Но в мемуарах и официальных отчетах мелькают ссылки на отсутствие поддержки войск истребителями-бомбардировщиками II Тактической Воздушной Армии. Штаб и некоторые аэродромы нашей 83-й группы находились всего в нескольких милях южнее

Арнема, поэтому я считаю возможным прокомментировать происходившее во время операции «Маркет».

Во время всей кампании в северо-восточной Европе мы использовали наши «Спитфайры» для очистки неба от вражеских самолетов. Непосредственной поддержкой войск занимались «Тайфуны». Сбросить бомбы или выпустить ракеты так, чтобы они попали всего в нескольких футах от наших позиций, — совсем не просто. Работа пилотов «Тайфунов» была более сложной и опасной, чем наша. Мы обычно болтались высоко в небе, презирая легкие зенитки. Однако мало засыпать указанный район бомбами и ракетами. Пилоты должны иметь детальную информацию о целях, в том числе сведения о зенитках, камуфляже, точное расстояние от своих войск. И чем ближе цели находятся к нашим позициям, тем точнее должна быть информация.

При вылете на штурмовку пилоты обычно получают всю информацию еще до старта. Если они уже поднялись в воздух, тогда приходится работать передвижным пунктам наведения. На земле армейские офицеры связи показывают нам все на крупномасштабных картах, но опытные летчики не слишком стараются все это запомнить. Обстановка меняется быстро, и передовые пункты наведения должны дать свежую информацию.

«Тайфуны» не раз доказывали, что могут уничтожать вражеские танки, бронетранспортеры, самоходные орудия, если позволяет погода и пилоты получили достаточно точную информацию. В этом случае штурмовики используются просто как летающая артиллерия и несут большие потери от зениток. Летчики знали, что нашим солдатам на земле приходится сражаться с противником, имеющим гораздо более мощное вооружение, чем наше. Особенно выделялись смертоносные 88-мм орудия и танки «Тигр». Поэтому было бы логично не растрачивать силы попусту и не терять обученных пилотов и дорогие самолеты при атаке малозначащих целей. Но пилоты «Тайфунов» не думали об этом и просто выполняли свою работу.

Но почему такая хорошо отлаженная система не сработала под Арнемом? Наше ближайшее крыло «Тайфунов» состояло из 3 эскадрилий, которые базировались в 40 милях южнее Эйндховена. Остальные эскадрильи тоже базировались неподалеку. Погода с 17 по 25 сентября, хотя и была в целом неважной, все-таки не мешала действовать «Тайфунам». Документы показывают, что они летали все время, кроме одного дня. Но тут выясняется, что в момент самых напряженных боев под Арнемом наши «Тайфуны» из Эйндховена занимались охотой на поезда южнее Арнема. Почему это произошло?

Хотя наш главнокомандующий Конингхэм отвечал за

проведение воздушных операций, его не привлекли к проведению операции «Маркет». Все взял на себя объединенный штаб, находящийся в Англии, которому просто некогда было заниматься такими мелочами, как непосредственная воздушная поддержка войск.

17 сентября, когда были высажены первые десанты, и позднее, во время 7 рейдов по доставке подкреплений, II Тактической Воздушной Армии было запрещено появляться в районе Арнема, потому что штабисты опасались столкновений между английскими и американскими истребителями. И это после того, как мы уже 2 года сражались бок о бок! Плохая погода в Англии сильно мешала действиям транспортной авиации.

В первые критические дни операции мы не имели детальной информации о ситуации на земле. У кого-то хватило глупости выделить связистам 1-й воздушно-десантной дивизии те же частоты, которые имели мощные английские станции. Поэтому радиограммы парашютистов просто не были слышны.

Потом мы узнали, что, когда положение парашютистов стало совсем отчаянным, «Тайфуны» были отправлены в район боев на свободную охоту. Во время этих полетов пилоты сами искали и опознавали цели. Однако свободная охота, которая была хороша на дорогах вокруг Фалеза, не могла принести пользы в густых лесах вокруг Арнема. Листва с деревьев еще не опала, и немцы получили великолепное укрытие от воздушных атак. В Арнеме пилотам «Тайфунов» требовалась свежая информация с передвижных пунктов наведения или от армейских офицеров связи. Им были нужны цветные дымы, которые указали бы позиции наших войск. Ничего этого не было. Когда наши истребители-бомбардировщики пролетали над районом боев, они крайне смутно представляли ситуацию внизу. Поздно вечером, когда было решено оставить плацдарм, мы узнали, что только 2000 человек из высаженных 10000 смогли вернуться назад.

Было бы совершенно неправильно думать, что «Тайфуны» могли спасти положение под Арнемом. Основная причина неудачи заключалась в том, что 1-я воздушно-десантная дивизия была высажена слишком далеко от цели. Но нет никаких сомнений в том, что будь проблема воздушной поддержки решена, как следует, наши истребители-бомбардировщики могли бы серьезно помочь окруженным парашютистам. Этот урок был впоследствии учтен, и при форсировании Рейна всеми воздушными операциями руководил наш главнокомандующий. И тогда непосредственная воздушная поддержка войск всегда была своевременной и эффективной.

Несмотря на неудачу под Арнемом, мост через Вааль у

Неймегена был нами захвачен. Наши передовые части находились в этом районе. Самолеты Люфтваффе по-прежнему появлялись, иногда довольно большими группами, и мы продолжали патрулировать в этом секторе. Словно в насмешку, погода улучшилась, когда мы приступили к эвакуации остатков 1-й воздушно-десантной дивизии.

Однажды я патрулировал с эскадрильей Уолли между Арнемом и Неймегеном. Густые тучи шли на высоте 12000 ярдов, но ниже видимость была великолепной. Внезапно тишину нарушил голос офицера управления полетами:

«Кенвей Серому. Над Эммерихом появились бандиты. Похоже, они летят вниз по Рейну по направлению к вам. Пеленг 130».

«Серый Кенвею. Сколько?»

«Маленькая группа, Серый. Не более дюжины. Отбой».

К этому времени я развернул «Спитфайры» на юго-восток, и мы летели над самым Рейном. Мы старались держаться как можно ближе к облакам, чтобы не подвергнуться удару сверху. Рейн вздулся после сильных дождей, и размокшие поля на восточном берегу казались совсем черными. Мрачная картина просто навевала уныние. Я попытался стряхнуть неприятное ощущение, когда бдительный Дон Уольц прервал мои размышления.

«Серому от красного-3. 9 „мессеров“ внизу».

«О'кей, Дон. Вижу их. Уолли, атакуй правую группу. Я прикончу левую».

Противник летел тем же курсом, что и мы, двумя маленькими группами, одна из 5 самолетов, вторая из 4. У нас было 12 «Спитфайров», и мы обладали всеми необходимыми тактическими преимуществами: скорость, высота, внезапность. Мы бросились вниз длинной колонной, но перед тем, как мы вышли на дистанцию стрельбы, я увидел, что лидер правой группы немцев перевел свой «Мессершмитт» в вертикальную свечу. Я знал этот маневр. Он выполнит иммельман и получит преимущество высоты. После этого он перейдет в пикирование, чтобы атаковать «Спитфайры». Моя собственная цель была совсем рядом, но, прежде чем нажать гашетку, я успел крикнуть:

«Следи за этим ублюдком, Уолли. Он знает, что делать!»

Я поразил свою цель длинной очередью. «Мессер» сразу вспыхнул, однако я думал лишь об опасности наверху. Я дал полный газ и так круто бросил «Спитфайр» вверх, что в глазах потемнело. Чтобы получить преимущество высоты, я повторил маневр «Мессершмитта», но когда горизонт провалился вниз, понял, что ошибся. Когда я выровняюсь, то мой самолет потеряет

скорость и будет легкой добычей для «мессера». Гораздо разумнее было закончить маневр в облаке, чтобы укрыться от противника. Поэтому я постарался затянуть вертикальную часть маневра как можно больше, и с облегчением вздохнул, когда вокруг «Спитфайра» заклубились серые вихри. Я летел вверх ногами в серой туче. Я слегка толкнул ручку вперед, и «Спитфайр» по изящной дуге выскочил из облака. Я перешел в пике, чтобы набрать скорость, и снова нырнул в тучу, одновременно с помощью элеронов возвращая «Спитфайр» в нормальное положение. Я выскочил из тучи и заложил крутой вираж, чтобы осмотреться. Ни «Спитфайров», ни «Мессершмиттов». И Уолли не отвечает на мой вызов по радио.

На земле пылали обломки нескольких самолетов, и я не смог различить, кому они принадлежат. У меня кончалось топливо, и я повернул назад, пролетел над Маасом, над размокшими полями, проскочил мимо Эйндховена и пересек границу Бельгии. Мой «Спитфайр» сел одиннадцатым по счету, десять пилотов уже ждали меня. Но среди них не было Уолли. Пилот, летевший рядом с Уолли, сказал, что видел командира, когда тот гнался за «мессером». Ведомый попытался удержаться за командиром, но от перегрузок чуть не потерял сознание. Когда он пришел в себя, то не увидел ни командира, ни «Мессершмитта». Я тщательно опросил всех пилотов, однако никто не видел Уолли после первой атаки.

«И каковы его шансы, сэр?» — спросил кто-то из канадцев.

Я постарался, чтобы мой голос звучал уверенно:

«Зная вашего командира, я могу твердо сказать, что он не оставит „мессер“, пока не разделается с ним. Если рядом не будет других самолетов, они могут продолжить дуэль над облаком. Может быть, он получил повреждение и совершил вынужденную посадку возле Рейна. Вы отправляйтесь на ленч, а я постараюсь что-нибудь выяснить в штабе 83-й группы».

Я пошел в свой фургон и позвонил в штаб группы. Дежурный оказался моим старым приятелем еще по Кенли и хорошо знал Уолли. Они ничего не знают о пропавшем командире эскадрильи, однако он проверит все источники информации. Как прошел бой? Я ответил, что мы уничтожили 5 «Мессершмиттов», но цена успеха может оказаться слишком высокой.

После окончания последнего вылета в этот день я еще раз вызвал центр управления полетами, но там не было никаких сведений о судьбе Уолли. В темноте я отправился в нашу палатку-столовую. 10 пилотов, которые летали со мной, вскочили на ноги, и 10 пар глаз задали один и тот же вопрос.

«Мне жаль, парни, но я ничего не могу сказать о вашем

командире. Мы можем только надеяться, что он еще вернется или, по крайней мере, попал в плен».

Они сели с мрачными лицами. Мне нужно было как-то расшевелить их.

«Дон, возьми командирский джип и переодень всех своих в нормальные мундиры. Мы встретимся здесь через полчаса и поедем в Лувен. Мы все влезем в два джипа».

Они все были готовы задолго до назначенного срока, и мы помчались сквозь сгущающиеся сумерки в Лувен. Это была наша первая вылазка в этот старый университетский город. После небольших поисков мы припарковали свои джипы и вошли в маленькое кафе. Внутри было очень уютно и тепло, но веселая болтовня оборвалась при нашем появлении. В полной тишине мы прошли мимо занятых столиков к бару. Наши синие мундиры были незнакомы местной публике. Но владелец кафе, которого звали Марсель, обратился ко мне, и я на своем ломаном французском заказал выпивку. Кое-как мне удалось объяснить, что мы летчики Королевских ВВС и Королевских Канадских ВВС.

Марсель поднял руку, требуя общей тишины, и объяснил посетителям, что к ним в гости пришли английские летчики. Более того, мы летаем на «Спитфайрах» и только сегодня имели очередной бой с немцами. Мы одержали великую победу, ну и так далее.

Все это было встречено с типичным галльским темпераментом. Скоро весь дом был в нашем распоряжении.

«Что вы будете есть?» — спросил Марсель.

«Стейк», — ответил один из канадцев.

«А потом? У меня много всяких продуктов».

«Еще один стейк!»

Из кухни появилась мадам с двумя дочерьми и была нам представлена с соблюдением всех формальностей. Вскоре перед нами появились стейки, на которые мы набросились, так как были страшно голодны. Потом я пил ликер и курил хорошую сигару, которые поднесли нам любезные хозяева. Я смотрел на своих канадцев, ни одному из которых не было более 23 лет. Их юность и жизнерадостность полностью соответствовали этой приятной обстановке. Они уже беседовали с жителями Лувена. А мои мысли вернулись к утреннему бою с «мессерами». Я боялся, что Уолли погиб. Я молча поднял бокал в память о нем и о всех наших совместных боях с Люфтваффе.

Постепенно атмосфера становилась все более непринужденной. Вскоре мы уже пели хором с нашими бельгийскими друзьями. Внезапно двери распахнулись, и появились несколько жандармов во главе с сержантом. Их лица

были очень суровыми. Сержант поинтересовался, что здесь происходит. Он услышал шум чуть ли не на другой стороне города. Марсель все объяснил и представил нас блюстителям закона. Высокий сержант снял тяжелую каску, сунул руку в карман и вытащил большой блокнот. Сначала мы подумали, что он намерен всех переписать, но вместо этого он извлек оттуда несколько банкнот и заказал выпивку для всех, провозгласив тост в честь Королевских ВВС.

Но пришло время покидать гостеприимное маленькое кафе. Мы погрузились в два джипа, чувствуя себя гораздо лучше, чем в тот момент, когда выезжали из Ле-Куло несколько часов назад. Когда мы проезжали по узким улочкам Лувена, лил сильный дождь. Второй джип проскочил мимо меня, повернул и замер под немыслимым углом, стоя на двух колесах. Сквозь залитое дождем ветровое стекло я увидел, что кто-то выпал из машины на дорогу прямо передо мной. Лихорадочно крутанув руль вправо, чтобы не наехать на человека, я потерял управление машиной. Джип влетел в канаву на обочине, подпрыгнул и с лязгом приземлился на другом краю, перевернувшись вверх колесами. К счастью, нас всех выбросило из машины, и мы шлепнулись в жирную, липкую грязь. Поэтому все закончилось сломанным пальцем, парой шишек и несколькими мелкими порезами. Мы снова поставили наш джип на колеса, но перед тем, как продолжить путешествие, я отдал строжайший приказ второму шоферу. Мы будем следовать друг за другом со скоростью не более 30 миль/час, и никто никого не будет обгонять. Рано утром мы благополучно прибыли в Ле-Куло. Там мы выдрали нашего врача из теплой постели, чтобы перевязать наши порезы и ушибы. «Раненых» перевязали и зашили под ободряющие крики более удачливых товарищей, но вскоре все умолкли. Я приказал отправляться по постелям, чтобы хоть немного поспать. Врач налил мне горячего кофе, и мы присели поговорить, когда все ушли.

«Плохая штука, потерять командира эскадрильи. Мы не сможем его заменить. Парни следовали за ним всюду. Что же могло случиться?»

«Трудно сказать, док, — ответил я. — В небе слишком много места, и плохо видно, после того как строй рассыпался. Я полагаю, его сбил „мессер“. Уолли всегда хотел всё ли ничего».

«В любом случае вечеринка пришлась очень кстати. Они сбросили напряжение, и теперь с ними все будет в порядке».

«Да. Я полагал, что добрая выпивка — это единственное лекарство для них. Спокойной ночи. Спасибо, что заштопали парней».

Я пошел по траве к своему фургону, разделся, выставил

Салли с постели и заснул, едва упав на подушку.

После войны я узнал, что Уолли нашли мертвым в обломках «Спитфайра», который разбился недалеко от места боя.

* * *

Аэродром Ле-Куло был забит несколькими истребительными эскадрильями, и каждый раз нам приходилось долго рулить по узким дорожкам, чтобы выйти на ровную взлетную полосу. Поэтому мы совершенно не жалели, когда Билл сообщил, что нам придется перебазироваться на другой аэродром. Он попросил меня осмотреть новую базу как можно быстрее. Это оказался симпатичный зеленый лужок, который, как выяснилось, носит вполне подходящее название Грейв (кладбище).

Я смог сообщить Биллу, что аэродром вполне пригоден для полетов, хотя земля была довольно мягкой, вероятно, пропитавшись водой за осень. Эскадрильи перелетели туда, и мы начали готовиться к зиме. В это время Грейв оказался ближе к линии фронта, чем все остальные аэродромы, поэтому нам следовало рассредоточивать самолеты посильнее. Мы были совершенно уверены, что Люфтваффе не оставят без внимания новый аэродром прямо у себя под носом.

Как только мы прибыли в Грейв, Гарри Бродхерст позвонил Биллу и сказал, что мы с ним должны прибыть к 6 вечера в штаб группы в лучших мундирах. Нам предстояло встретить очередную Очень Важную Персону. Пока мы ехали по грязной дороге в Эйндховен, мы гадали, кто это может быть. Может быть, Эйзенхауэр. А может быть, Теддер, Монти или кто-то из высокопоставленных политиков. По дороге в обе стороны неслись нескончаемые потоки машин. Но в нескольких милях севернее Эйндховена что-то стряслось, потому что машины встали. Потом мы увидели несколько горящих грузовиков и машины, опрокинувшиеся в глубокую канаву, тянущуюся вдоль дороги. Мы знали, что эта дорога проходит по узкому коридору между Эйндховеном и Неймегеном, и она может находиться под огнем немецких батарей. Я выпрыгнул из машины и спросил водителя грузовика, стоящего впереди нас:

«Что там случилось? Дорогу обстреливают?»

«Так точно, сэр. Фрицы отлично пристрелялись и кладут снаряды прямо посреди дороги». — Некоторые красивые выражения я пропускаю.

Какое-то время мы сидели и смотрели, что творится впереди. Несколько грузовиков благополучно выскочили из капкана, хотя

снаряды сыпались на дорогу непрерывно. Мы начали медленно продвигаться к голове колонны, обходя машины одну за другой. Наконец впереди показалась опасная зона, отмеченная сгоревшими и разбитыми автомобилями. Затем передний грузовик попытался рывком преодолеть ее, но получил прямое попадание 88-мм снарядом. Машину поволокло по булыжникам и бросило на стоящий у обочины тополь, после чего она задом съехала в кювет. Мы тяжело вздохнули и вернулись к своему джипу, усевшись на заднее сиденье.

«Ну что, шофер, нам нужно проскочить. Жми!» — приказал Билл.

Мы ринулись вперед.

«Быстрее!» — крикнул Билл.

«Еще быстрее!» — завопил я.

Мы хватались за что попало, так как машину возило из стороны в сторону на скользкой дороге. Чертовски обидно свернуть себе шею на пятый год войны! Но нам повезло. Мы проскочили смертельную ловушку, успев мельком увидеть санитаров, работающих в кювете. В полном молчании мы прибыли в Эйндховен. Сегодня мы воочию увидели опасности, подстерегающие наших товарищей на линии фронта.

Гарри Бродхерст и его штабные офицеры жили со всеми удобствами в сельском имении. Здесь мы обнаружили, что встречать придется не кого иного как самого короля. Нам выпала редкая возможность встретиться с Его Величеством в относительно неофициальной обстановке. Короля очень интересовал ход военных действий и, как бывший летчик, он задал много вопросов о немецких реактивных самолетах, которые недавно появились над полями боя в Западной Европе.

Вскоре после этого Билл на несколько дней улетел в Англию в краткосрочный отпуск и оставил меня командовать крылом. Я решил, что неплохо бы посмотреть, как живут летчики, и устроил инспекционный тур. Наши солдаты проявили незаурядную изобретательность, приспосабливаясь жить в самых неприглядных условиях. Многие сооружали импровизированные кухни, чтобы разнообразить армейские рационы. Пять лет войны так и не смогли переделать канадцев, они не привыкли к нашей простой и грубой пище. Все предложения Билла по усовершенствованию системы снабжения были отвергнуты, но канадцы не скрывали, что были бы только рады перейти на привычные свежее мясо, овощи, салаты, фруктовые соки, мороженое. Они считали, что британская ветчина и консервы просто невыносимы.

Мой визит был прерван ревом мощного мотора и воем пикирующего самолета. За этим последовали несколько взрывов.

Мы выскочили из палатки и увидели незнакомый изящный силуэт. Ме-262 стремительно набирал высоту после сброса бомб. Облако дыма медленно поднималось вверх, и я поехал туда, чтобы выяснить, что произошло. Немец сбросил кассетные бомбы. Они разрывались на высоте нескольких футов над землей и разбрасывали на большой площади множество мелких осколочных бомб. «Мессер» накрыл стоянку 416-й эскадрильи. Несколько раненных механиков уже попали в руки докторов, но пятерым уже никто не мог помочь. Один «Спитфайр» горел, разлившийся горящий бензин и рвущиеся боеприпасы мешали пожарным. Отличились двое пилотов — МакКолл и Гарлинг. С риском для жизни они забрались в кабины стоящих рядом «Спитфайров» и отвели их в безопасное место.

После этого реактивные «мессеры» начали ежедневно бомбить наш аэродром. Гибли люди, горели «Спитфайры». Вражеские реактивные самолеты подходили на большой скорости с востока, поэтому, чтобы защитить аэродром, мы начали патрулирование на излюбленных немцами высотах атаки. Но наши «Спитфайры» были слишком тихоходны, чтобы перехватить Ме-262. Хотя мы часто имели преимущество высоты, заставить противника принять бой нам не удавалось. Совершенно неожиданно наши самолеты полностью устарели. Если бы немцы располагали значительным количеством этих замечательных самолетов, они быстро вырвали бы у нас господство в воздухе, которое мы так давно удерживали.

Полное превосходство Ме-262 было продемонстрировано нам, когда однажды вечером мы патрулировали над Грейвом. Кенвей сообщил, что реактивные самолеты появились над Голландией, но мы ничего не могли увидеть, хотя тщательно всматривались в темнеющее небо. Внезапно, без всякого предупреждения, в сотне ярдов от наших «Спитфайров» возник реактивный «мессер». Вероятно, пилот нас увидел, так как он резко пошел вверх. Хотя он был уже недосягаем, я все-таки дал ему вслед длинную очередь, скорее от злости на собственную беспомощность, чем всерьез рассчитывая сбить немца. Когда немец уже исчезал вдали, он, словно издеваясь, выполнил четкую бочку. Мы гадали, почему немецкий пилот так и не атаковал нас, если только не израсходовал ранее боеприпасы. Позднее в тот же день позвонил Дэл Рассел и сообщил, что один из его парней сбил Ме-262. Это был первый случай, когда нам удалось уничтожить самолет этого типа, поэтому Дэл и его крыло праздновали великое событие.

Разумеется, это было здорово. Но в то же время это было дурным предзнаменованием. Уничтожение одного самолета не

должно становиться поводом для праздника.

Несмотря на заверения, что мы больше не увидим его-по эту сторону Атлантики, вскоре после Арнема мы получили известие, что Дэнни Браун прибыл в Англию и вернется в наше авиакрыло. Мы собирались встретить его торжественным обедом, и мне очень хотелось угостить его на славу. Как-то вечером со своего «Спитфайра» я заметил несколько утиных выводков, после чего отправился на охоту. Прежде чем стало совсем темно, Салли принесла мне полдюжины птиц. На обратном пути я сделал короткую остановку и в свете фар постарался набрать грибов, которые росли здесь в огромных количествах. Когда я прибыл в расположение эскадрильи, Дэнни был уже там. В этот день у нас был еще один повод для вечеринки помимо его возвращения. Наше крыло, сформированное в 1942 году, сбило 200-й самолет противника.

Мы прошли несколько ярдов, которые отделяли мой фургон от палатки-столовой. Здесь мы встретили остальных командиров эскадрилий, которые были очень рады видеть Дэнни. После того как стаканы были наполнены, мы приготовились услышать пикантные подробности его похождений в Штатах. В палатку набилась большая часть из 150 офицеров авиакрыла, но рассказ был прерван каким-то незнакомым звуком и ожесточенным лаем зениток. После этого совсем рядом грохнул сильный взрыв. К счастью, никто не был ранен. Утром мы выяснили, что это был один из самолетов системы «Мистель». Это совершенно необычное устройство состояло из бомбардировщика Ju-88, набитого взрывчаткой, на котором сверху был укреплен Ме-109. Эти два самолета были связаны таким образом, что пилот «мессера» мог навести бомбардировщик (в котором не было экипажа) на выбранную цель. После этого истребитель отцеплялся и улетал, а бомбардировщик падал и взрывался. По разным причинам немцы изготовили совсем немного сцепок «Мистель», которая служит еще одним примером их изобретательности.

Перед тем как Билл вернулся из отпуска, мне сообщили, что Паула родила нашего первого сына Майкла. Однако роды прошли тяжело, и она серьезно заболела. Было ясно, что мне следует немедленно прибыть домой, но я не мог бросить канадцев в отсутствие Билла. Были приняты меры, чтобы вернуть его как можно скорее. Тем временем я мучился в Грейве, не имея известий из Англии. Наконец Билл вернулся, и я немедленно вылетел в Норфолк. К счастью, Паула уже пошла на поправку, но все-таки несколько дней я пробыл рядом в качестве сиделки. Только в конце октября я улетел в Тангмер, дозаправился и снова

полетел через Ла-Манш, чтобы вернуться в свое авиакрыло.

Глава 18.
Брюссель

Уже под конец моего полета я получил приказ садиться в Брюсселе. Это могло означать только одно: авиакрыло было выведено с промокшего насквозь аэродрома на берегу Мааса. Когда я кружил над аэродромом Брюссель-Эвер, то увидел «Спитфайры» моих 4 эскадрилий, расставленные по периметру. Билл встретил меня и сообщил, что из Грейва их убрали еще несколько дней назад. Этот аэродром размок настолько, что взлетать и садиться стало слишком опасно. Кроме того, он подвергался постоянным атакам немецких реактивных бомбардировщиков.

В Эвере было более чем достаточно жилья, и наш наземный персонал с радостью забросил палатки подальше и перебрался в настоящие дома. Нам сказали, что мы можем реквизировать частные дома, которые раньше занимали немцы или бельгийские коллаборационисты. Вскоре наши летчики жили в шикарных особняках, а нам Билл нашел апартаменты, где мы и разместились с денщиками и собаками. Так закончилась кочевая жизнь в палатках. Теперь, завершив полеты, мы возвращались в давно забытый мир горячих ванн и торжественных обедов. Зато в наших спальнях часто можно было найти пилотов с полевых аэродромов между Брюсселем и Рейном, которые прибыли сюда в краткосрочный отпуск.

Зимние субботние вечера мы обычно проводили вместе с командиром группы в его симпатичном доме возле Эйндховена. Довольно часто это превращалось в своеобразные посиделки, на которые стремились попасть все командиры и лидеры крыльев. Некоторые из этих офицеров были уже немолоды. Один отпраздновал свой 40-й день рождения во время Битвы за Англию. Другому было уже за 50, и он перестал летать, но заслужил Орден за выдающиеся заслуги под немецкими снарядами в Нормандии. Но возраст ничего не значил. Та жизнь, которую мы вели, постоянно находясь в окружении молодых летчиков-истребителей, заставляла молодеть душой.

В первой половине декабря погода была очень плохой. Нам лишь изредка удавалось проводить рейды истребителей и спорадические налеты на цели к северу от Рура. Мы почти не видели вражеских самолетов, так как Адольф Галланд, ставший генерал-лейтенантом, готовил свой знаменитый «Большой удар». Галланд намеревался резко увеличить численность

истребительной авиации, чтобы в тщательно подобранный момент, используя благоприятные погодные условия, бросить их против американских стратегических бомбардировщиков и их истребительного прикрытия.

В своей автобиографии Галланд раскрывает планы «Большого удара». Примерно 3000 немецких истребителей были готовы к самой крупной воздушной битве войны, которая должна была стать решающей. Сначала около 2000 истребителей атакуют американцев группами по 60 самолетов. Следующие 500 истребителей наносят для второй удар. Ночные истребители патрулируют на границах Германии, чтобы перехватить поврежденные бомбардировщики, которые попытаются укрыться в Швейцарии и Швеции. Целью этой колоссальной операции было уничтожение 400-500 бомбардировщиков. Галланд подсчитал, что он потеряет примерно столько же пилотов. Но прочие останутся живы, чтобы продолжать борьбу.

Галланд рассказывает, как этим огромным силам пришлось ждать подходящей погоды, пока его не ошарашили приказом выделить большую часть собранных самолетов для участия в Арденнском наступлении. Однако он почему-то не упоминает несколько случаев в ноябре, когда очень крупные группы истребителей Люфтваффе сталкивались с американцами. Эти воздушные битвы имели очень большое значение, так как немецкие истребители были отбиты и понесли большие потери. Это было недвусмысленным намеком на то, что произойдет, если «Большой удар» все-таки будет нанесен. Эта операция превратилась бы в самую жестокую и кровавую воздушную битву всей войны. И она могла привести к окончательному уничтожению Люфтваффе, поскольку немцы упрямо цеплялись за ошибочную тактику использования истребителей, создавая смешанные группы «Фокке-Вульфов» и «Мессершмиттов». Их можно было заметить с большого расстояния, и перед американскими истребителями появлялась легкая цель.

К этому времени средний немецкий летчик-истребитель был подготовлен заметно хуже, чем английский или американский. Если не считать ветеранов и командиров, пилоты немецких истребителей не могли состязаться ни с англичанами в ближнем бою, ни с американцами в дальнем. Немецкие пилоты откровенно избегали летать в плохую погоду, поэтому дневные бомбардировщики часто наносили удары по Германии, не встречая сопротивления истребителей. Когда погода улучшалась, немцы начинали яростные атаки, а потом снова впадали в спячку. Но система ПВО не имеет права дожидаться, пока небо расчистится перед началом операции, иначе она становится

просто фикцией.

Количество побед, приписываемых лучшим немецким асам, очень велико. Их лучший пилот Эрих Хартманн имел 352 победы, несколько пилотов имели более 200 побед. Тем не менее, следует помнить, что быстротечные и хаотичные воздушные бои невольно подталкивают пилотов завышать результаты.

После начала войны на два фронта немцы ввели систему зачетных баллов, в соответствии с которой производились награждения. Согласно этой системе одномоторный истребитель, уничтоженный на Западном фронте, приносил пилоту 1 балл, двухмоторный бомбардировщик — 2 балла, четырехмоторный — 3 балла. Командирам соединений баллы начислялись в зависимости от результатов, показанных их летчиками. Ночные победы приносили вдвое больше баллов, чем дневные. Как и мы, пилоты Люфтваффе не считали самолеты, уничтоженные на земле во время обстрелов и штурмовок.

К концу войны пилот на Западном фронте мог получить Рыцарский Крест Железного Креста, имея 40 баллов. На Восточном фронте эта цифра была значительно выше, что ясно показывает разницу в интенсивности воздушных сражений на двух фронтах.

После войны, когда мы узнали о чудовищных личных счетах немецких пилотов, я заподозрил, что мы путаем баллы и победы. Но опытный немецкий пилот, с которым я обсуждал этот вопрос, настаивал на том, что речь идет именно о победах. Нет сомнений в том, что немецкие летчики имели гораздо больше возможностей увеличить свой личный счет, чем мы или американцы. В начале войны против России немецкие пилоты уничтожили огромное количество русских самолетов. На Западном фронте, особенно с 1943 года, ситуация для них складывалась исключительно неблагоприятная, и все-таки они сумели сбить много самолетов союзников. Более того, Люфтваффе довели мобильность своих частей до высочайшей степени. Истребительные эскадрильи перебрасывались с одного фронта на другой по первому требованию.

Я обнаружил, что вполне возможно провести детальную проверку заявлений хорошо известного немца, которого называли «непревзойденным виртуозом»[11]. 1 сентября 1942 года стало его величайшим днем в Западной Пустыне, когда он заявил, что одержал 17 побед, в том числе 8 в течение 10 минут. Однако по нашим документам в тот день погибли всего 11 самолетов, в том числе 2 «Харрикейна», на которые этот немецкий пилот не претендовал. Вдобавок часть наших самолетов была сбита, когда он находился на земле.

Величайшим из всех немецких пилотов считается умный и бесстрашный Адольф Галланд, которого я уже упоминал несколько раз, и с именем которого связана деятельность истребителей Люфтваффе в годы войны. Во время допросов после войны Галланд сказал нам, что он перестал считать свои победы после 94-й, потому что Гитлер приказал другому знаменитому асу, Вернеру Мёльдерсу, прекратить полеты после 100-й победы.

Галланд постоянно спорил с Герингом, который, благодаря своим достижениям в годы Первой Мировой войны, считал себя отличным тактиком и специалистом в истребительной авиации. История немецкой истребительной авиации превратилась в сплошную череду стычек между Герингом и Галландом, которые, безусловно, сказывались на деятельности Люфтваффе. Еще больше ухудшало положение то, что многие молодые командиры боготворили Галланда и как следствие недолюбливали Геринга. Их разногласия хорошо иллюстрирует инцидент, имевший место в 1943 году на совещании командиров истребительных частей. Геринг обвинил пилотов в трусости. Он даже заявил, что многие летчики получили свои высокие награды на основании фальшивых рапортов. В ответ Галланд сорвал с шеи Рыцарский Крест и швырнул его на стол.

Несмотря на плохую подготовку летчиков-истребителей, Люфтваффе еще были способны наносить тяжелые удары. Американцы вскоре обнаружили это в ходе одной операции, обошедшейся им очень дорого. Группа «Крепостей» в сопровождении «Мустангов» отбомбилась в Германии и села на русских аэродромах. Американцы не знали, что за ними следовал «Хейнкель», который обнаружил места посадки. Вскоре после полуночи появились немецкие бомбардировщики. Американцы и русские потеряли много самолетов, сильно пострадали сами аэродромы. Ни один немецкий самолет не был сбит, операция увенчалась блестящим успехом. После войны один из генералов американских ВВС сказал Герингу, что это была лучшая воздушная атака, проведенная против американцев. Глаза Геринга блеснули, и он сказал:

«Это были чудесные времена!»

16 декабря 1944 года фон Рундштедт начал наступление силами 3 армий на широком фронте. Главная ось танкового удара проходила через холмистую местность Арденн. Погода выступила на стороне противника, помешав нам вести даже разведывательные полеты. Войска фон Рундштедта без помех со стороны нашей авиации продвигались более чем на 12 миль в день. Перед самым Рождеством тучи наконец рассеялись, и мы смогли подняться в воздух. Через 2 дня вражеское наступление

было остановлено.

Мы снова взлетали эскадрильями и патрулировали над Мальмеди, Сен-Витом и Бастонью. Нашей задачей было отгонять истребители Люфтваффе, пока наши истребители-бомбардировщики атакуют вражеские колонны на нескольких хороших дорогах, проходящих через Арденны. Однажды мы с Дэнни Брауном вдвоем вылетели патрулировать над районом боев. Наши эскадрильи действовали в рамках жесткого расписания, и мы просто не должны были подниматься в воздух. Однако день был таким солнечным, видимость — практически неограниченной, и мы не смогли удержаться. Вскоре под нами показались заснеженные холмы. Мы летели не слишком высоко, так, чтобы нас не достали легкие зенитки.

Дэнни прикрывал меня сзади, и я сосредоточил внимание на передней полусфере. Мы вполне могли столкнуться с «Фокке-Вульфами», которые снова начали действовать. Определиться на местности было довольно трудно, так как все было засыпано снегом. Лишь незамерзающие реки и города могли служить ориентирами. Серо-зеленые «Спитфайры» мог заметить любой вражеский пилот, который окажется выше нас. Они резко выделялись на фоне снега. Каждые несколько секунд я чуть поворачивал свой истребитель, чтобы помочь Дэнни осматривать заднюю полусферу. Внезапно мой «Спитфайр» встряхнуло взрывом. Я услышал глухие удары тяжелых зениток. Черные пятна разрывов появились вокруг, когда я стремительно покидал опасную зону. Положив «Спитфайр» на крыло, я увидел и сами орудия.

«Джонни, ты в порядке? Они показались мне слишком близкими».

«Все нормально, Дэнни, — ответил я. — Давай посмотрим, что происходит внизу".

Мы подняли «Спитфайры" повыше, укрываясь на фоне солнца, а затем спикировали к лесочку, где я видел зенитки. Однако тут нам на глаза попалось кое-что более важное. На противоположной стороне леса двигалась колонна вражеских машин, в том числе танки, самоходки, штабной „Фольксваген“ и полугусеничные транспортеры. Наверняка это был авангард немецкой танковой армии. Мы набрали высоту несколько тысяч футов, чтобы нас могли услышать по радио в штабе группы.

«Седой Кенвею. Нахожусь над Уффализом, заметил вражескую колонну. Предлагаю прислать 2 эскадрильи.

Я наведу их на цель».

«Кенвей Седому. Так и сделаем. Одна из ваших эскадрилий уже взлетает. Мы перенацелим ее и поднимем другую. Как долго

вы сможете оставаться там?»

«Седой Кенвею. Мы можем пробыть здесь 30 минут. Скажите парням, чтобы поторопились. Отбой».

Внезапно тишину нарушил командир эскадрильи:

«Седому от зеленого лидера. У вас есть какая-то работа для нас? Что делать?".

«Седой зеленому лидеру. Встреча над Уффализом на высоте 8000 футов. Я Укажу цель".

Вскоре наши 14 «Спитфайров» соединились, и я повел группу туда, где немецкая колонна все еще ползла по узкой дороге, извивающейся по опушке. 12 «Спитфайров» приступили к работе. А мы с Дэнни следили за ними сверху. Несколько зениток пытались отбить первые атаки, но их быстро подавили, и расстрел колонны превратился в учебную стрельбу Это было мрачное зрелище. Столбы густого черного дыма поднимись над обреченной колонной, особенно эффектные на фоне заснеженных холмов, чьи покрытые льдом вершины поблескивали на солнце. Голодные «Спитфайры» бросались вниз, выпускали короткую очередь и уступали место следующей машине. Улучив момент мы с Дэнни тоже обстреляли несколько грузовиков. До наступления темноты вражеская колонна была уничтожена. Остались полмили горящих, изуродованных машин.

Это нельзя было считать крупным достижением. Ничего подобного побоищу в Фалезском мешке. Но это была прекрасная демонстрация гибкости наших соединений и скорости, с которой мы могли взять под огонь любой участок фронта. Прошло всего лишь несколько минут с того момента, как я вызвал подкрепления, и до начала первой атаки.

В Эвере мы видели любопытный инцидент, когда молодой пилот Тегердайн из 403-й эскадрильи взлетал, чтобы отправиться на свободную охоту. Он убавил газ и попытался пристроиться к своей эскадрилье, когда на высоте пары сотен футов у него отказал мотор. Он летел слишком низко, чтобы прыгать с парашютом. Так как в этот момент пилот находился над городом, он попытался дотянуть до относительно чистого места. Теряя высоту, на минимальной скорости, когда самолет еле держится в воздухе, Тегердайн понял, что аварийная посадка не получается. Попытка развернуться была бы фатальной. Однако он не потерял голову и твердо вел «Спитфайр» по прямой. Самолет чиркнул по крыше здания и врезался в бетонный парапет. Несколько секунд «Спитфайр» раскачивался, решая, рухнуть ли ему на улицу. Но потом он все-таки замер на крыше. Тегердайн остался совершенно цел. К несчастью, через пару дней он был подбит над Германией и выпрыгнул с парашютом.

Наш командир группы Гарри Бродхерст тоже пережил в Эвере неприятные минуты. Однажды мы с Биллом встретились с Бродхерстом, чтобы кое о чем переговорить, прежде чем он поедет в Брюссель. Во второй половине дня Гарри вылетел обратно в Эйндховен. Маленький «Шторх» после короткого разбега поднялся в небо. Раскачиваясь на сильном ветру, пилот начал набирать высоту. Когда «Шторх» пролетал в нескольких футах над крышами, мотор отказал. Билл стоял как вкопанный, следя за происходящим. Бродхерст попытался приземлиться на крышу ангара, но ангар был распотрошен, и от крыши сохранились только балки. Маленький «Шторх» запрыгал по этим бревнам. А потом рухнул на землю. В воздух взлетело облако черного дыма. Через несколько мгновений «Шторх» превратился в кучу обломков. Командир группы стоял рядом, потрясенный, но совершенно невредимый.

Летчики-истребители Люфтваффе не сумели отпраздновать Новый Год. Вместо этого они выслушивали инструктаж перед началом операции «Герман», спланированной лично Герингом. Им было строго запрещено праздновать, так как на следующее утро они должны были нанести удар и уничтожить как можно больше самолетов союзников, стоящих на аэродромах. Одновременно должно было начаться наступление на земле. Но немецкие солдаты уже в полной мере ощутили ледяное дыхание поражения и ступили на землю Бельгии в последний раз.

Люфтваффе приняли особые меры, чтобы самолеты, в том числе реактивные, прорвались к цели. Из Германии должны были вылететь 4 большие группы истребителей. Эскадрильи, атакующие цели в районе Брюсселя, летели над южной частью Зейдер-Зее. Группы атаки аэродромов Эйндховена пролетали над его северной частью. Две остальные группы летели с востока. Истребители вели бомбардировщики Ju-88, которые должны были помочь в навигации. Хотя они повернули назад возле Рейна, их помощь была просто неоценимой, так как летчики-истребители не слишком сильны в штурманском искусстве. Для помощи истребителям использовались различные визуальные ориентиры: ракеты, цветные дымы, прожекторы. Несмотря на эти меры, часть немецких истребителей попала под огонь собственных зениток.

Была усилена дисциплина радиопереговоров, не допускалась никакая болтовня, которая могла бы встревожить противника. Немецкие эскадрильи летели на самой маленькой высоте. Если позволял рельеф, они шли вдоль долин, чтобы избежать обнаружения радарами. Геринг хотел любой ценой добиться тактической внезапности, и Люфтвафе это сумели.

Каждая из 4 канадских эскадрилий в Эвере имела 14

«Спитфайров». Около 60 истребителей стояли на восточной половине аэродрома. Исключая особенно холодные дни, земля была мягкой и предательской, и наши «Спифайры » стояли вплотную к обходной дороге. Западная часть аэродрома была забита разномастной коллекцией «Крепостей», «Энсонов» и других самолетов. Там стоял даже «Бичкрафт» принца Бернхарда. О камуфляжных сетях, которыми мы укрывали «Спитфайры» в Нормандии, давно позабыли. Мы уже не пытались маскировать свои самолеты. Тяжелые зенитные орудия были сняты, и теперь ПВО Эвера состояла из горстки легких зенитных автоматов. На аэродроме стояло около сотни самолетов. Находящийся в 3 милях от нас Мельсбрёк был забит десятками бомбардировщиков, выстроенных крыло к крылу.

Ночью был сильный мороз. Затем начался дождь, и единственная взлетная полоса Эвера стала слишком опасной. Поэтому взлет утренних патрулей был задержан на некоторое время, чтобы привести полосу в порядок. Кенвей это очень обеспокоило, так как мы должны были поднять самолеты метеоразведки. Поэтому незадолго до 9 часов взлетели 2 «Спитфайра» 403-й эскадрильи под командой Стива Батта. Стив вызвал дежурного по аэродрому и сообщил, что полосой можно пользоваться, если только пилоты не будут слишком резко жать на тормоза. Затем взлетела еще пара «Спитфайров», и 416-я эскадрилья получила приказ находиться в готовности.

Командиром 416-й эскадрилья был Дейв Гарлинг. Несколько дней назад мы присутствовали в Брюсселе на приятной церемонии бракосочетания его сестры, которая работала в одном из госпиталей. После инструктажа Дейв повел свои 12 истребителей по скользкой обходной дорожке. Он вышел к перекрестку обходной и взлетной полос. 11 «Спитфайров» столпились за ним, и Дейв начал аккуратно разворачиваться на саму взлетную полосу. Тем временем вернулась пара Батта, а вторая пара метеоразведчиков вышла на линию патрулирования. Такова была обстановка в Эвере, когда без всякого предупреждения над аэродромом возникли около 60 «Фокке-Вульфов» и «Мессершмиттов».

Я услышал шум моторов большого числа самолетов, но не обратил на это внимания, так как над нами часто проходили соединения американских истребителей. Пролетая вдоль западной границы аэродрома, головные самолеты вдруг повернули влево, и первая четверка «Мессершмиттов» пошла на бреющем над летным полем. Загрохотали пушки. 3 истребителя позади «Спитфайра» Гарлинга получили тяжелые повреждения. Пилоты поспешно выпрыгнули из кабин и бросились в укрытия.

Дейв помчался по взлетной полосе, дав полный газ. Он атаковал вражеские истребители в одиночку и даже сбил один. Но все было против него. Отважный пилот был убит еще до того, как «Спитфайр» успел набрать полную скорость.

Из относительно безопасного места мы с Биллом следили за атакой. Вражеские истребители заходили на цель парами и по одиночке. Наши легкие зенитки уже замолчали. Позднее мы узнали, что у них кончились боеприпасы. Противник делал, что хотел. Нам оставалось лишь стонать от ярости, когда вспыхивал очередной «Спитфайр».

В конце взлетной полосы стоял маленький фургончик, где находился дежурный по аэродрому. Несмотря на обстрел, офицер не покинул свой пост и сумел предупредить обе находящиеся в воздухе пары истребителей, чтобы они уносили ноги.

Группа штабных автобусов и фургонов стояла в глубоком котловане. Это было надежно защищенное и хорошо замаскированное место. Вражеские пилоты его даже не заметили. В одном из фургонов зазвонил телефон. Фрэнк Минтон, наш шпик, поднялся с пола и взял трубку. Из штаба группы сообщили:

«Большая группа фрицев рядом с вашим аэродромом. Поднимайте свои „Спиты“.

Фрэнк, который не был лишен чувства юмора, ответил:

«Вы немного опоздали. Если я высуну эту трубку в окно, вы услышите их поганые пушки!»

Атака продолжалась уже 10 минут. Вражеские истребители все еще кружили над нами на минимальной скорости, по нашим оценкам — около 150 миль/час. Стреляли немцы плохо, так как несколько «Спитфайров» все еще были целы. Часть пилотов бессмысленно растратила боеприпасы, обстреливая ангары, вместо того чтобы уничтожать более серьезные цели.

Внезапно к Эверу прибыли наши «Спитфайры», и державшиеся выше «Фокке-Вульфы» и «Мессершмитты» бросились им навстречу. Трое наших пилотов сбили 6 самолетов, в том числе Стив Батт — 3 машины. Но их было слишком мало, чтобы отогнать 60 немцев. Израсходовав патроны, «Спитфайры» кинулись наутек.

Немецкие самолеты исчезли так же внезапно, как появились, а мы остались на пылающем аэродроме. Первой мыслью было поднять в воздух «Спитфайры», чтобы отбить следующую атаку. Отдав распоряжения, мы с Биллом отправились уточнять потери. Один человек был убит, 9 ранены. 11 «Спитфайров» уничтожены, еще 12 повреждены. На западном краю Эвера продолжали гореть транспортные самолеты, в том числе «Бичкрафт». У части самолетов подломились шасси, и они лежали в грязи, как

ленивые свиньи. Мы отделались очень легко. По идее, в Эвере не должно было уцелеть ни одного «Спитфайра».

Операция «Герман» была отважным ходом, но мы лично убедились, что средний немецкий пилот уже не отвечает требованиям войны. Благодаря помощи бомбардировщиков, они сумели найти наши аэродромы. Применив полет на малой высоте и радиомолчание, немцы добились полной внезапности. Но даже встретив забитые самолетами аэродромы, они не сумели использовать свои преимущества. Стрельба была просто отвратительной. То, что мы увидели в Эвере, больше напоминало зеленых новичков во время первого полета, чем пилотов боевых эскадрилий. Немцы провели над нашим аэродромом слишком много времени, вместо того чтобы нанести один стремительный удар и улететь. Это позволило нам поднять самолеты с других аэродромов и собрать воздушные патрули. Обе стороны понесли примерно одинаковые потери в самолетах, но противник потерял заметно больше пилотов, так как действовал над нашей территорией. С точки зрения стратегии время операции было выбрано неправильно. Она должна была предшествовать наступлению в Арденнах. Тактически налет был спланирован очень хорошо, но летчики все испортили.

В последний раз за время войны командиры и лидеры авиакрыльев были вызваны в штаб группы. На сей раз Гарри Бродхерст провел инструктаж перед операцией «Вер-сити» — форсированием Рейна, которое должно было состояться в ближайшие дни.

Наш командир группы детально расписал задачи, которые придется решать авиакрыльям. Их можно было разделить на 5 основных направлений. Первое и самое важное — наши истребители обязаны расчистить небо в районах сброса парашютистов и удерживать вражеские истребители на почтительном расстоянии. Вооруженные ракетами «Тайфуны» и легкие бомбардировщики должны подавить зенитки, необходимая и очень опасная работа. Другие истребители сопровождают английские и американские транспортные самолеты. «Тайфуны» также обеспечивают непосредственную поддержку войск. Для этого несколько подвижных пунктов управления будут доставлены на грузовых планерах. Наконец, все передвижения вражеских войск в районе боев следует остановить, а заодно — уничтожить командные и связные центры противника. Это был хороший план, и мы чувствовали, что он сработает.

За день до начала операции «Версити» мы увидели «Тайфуны» в действии. Возвращаясь из Германии со свободной охоты, мы пролетели над Рейном на малой высоте. Возле Везеля я

заметил поодаль 3 пары самолетов. Повернув туда, мы вскоре узнали вооруженные ракетами «Тайфуны».

«Тайфуны» занимались уничтожением зениток, и мы впервые увидели, как они действуют. Эти 2 пары держались на расстоянии 1000 ярдов одна от другой. Когда зенитки открыли огонь по головной паре, следующая заметила вспышки на земле и пошла в пологое пике, чтобы выпустить ракеты. Тут другие орудия обстреляли вторую пару, но ими занялась третья. После атаки командир группы сделал круг, чтобы проверить результаты удара, а потом маленькое соединение полетело дальше. Эти пилоты были стойкими ребятами, и мы могли только восхищаться ими.

Едва на востоке появилась заря, как мы взлетели, чтобы начать действия согласно плану операции «Версити».

Мотор «Мерлин» легко поднял мой «Спитфайр» в воздух, мои верные канадцы летели следом. Словно гигантская рука отдернула занавес, и поля внизу залило светом. Над Везелем поднимался высокий столб черного дыма, свидетельствующий, что Бомбардировочное Командование уже успело наведаться туда.

Во время второго вылета в этот день мы держались рядом с транспортными самолетами и планерами, когда они приблизились к Рейну. Американское соединение было значительно крупнее нашего. Потребовалось 2 часа, чтобы высадить всех десантников. Дэнни, который летел рядом со мной, не смог удержаться:

«Седой, ты видишь, сегодня мяч принял Дядя Сэм».

К несчастью, головные британские транспортные самолеты прибыли в зону высадки раньше намеченного срока. «Тайфуны» еще не успели подавить зенитки. Истребители-бомбардировщики метались между неуклюжими «Дакотами», выпуская ракеты даже после того, как в небе появились первые парашюты. Мы пришли в ужас, когда увидели несколько разрывов тяжелых снарядов среди парашютистов.

Исключая не полностью уничтоженные зенитки, операция «Версити» прошла вполне успешно. Прежде чем лечь спать, мы услышали, что ситуация на другом берегу Рейна находится под контролем. Финальный удар, который привел к безоговорочной капитуляции Германии спустя 6 недель, начался хорошо.

Рано утром позвонил Гарри Бродхерст. Закончилась моя служба вместе с канадцами. Я должен был отправиться в Эйндховен и принять у Дэвида Скотт-Малдена командование 125-м крылом. Командир группы хотел перебросить это крыло, вооруженное новейшими «Спитфайрами XIV», на первый же аэродром, который будет захвачен восточнее Рейна. Он был

уверен, что до конца войны нас ждет еще много воздушных боев. Одновременно я получил четвертую нашивку. Бродхерст поздравил меня, но подчеркнул, что скоро я потеряю ее, то есть буду понижен в звании после окончания войны. Вот таким бодрым напутствием он и закончил разговор.

Пока Вэрли паковал одежду и ловил Лабрадора, я отправился на стоянку моих — бывших моих! — эскадрилий, чтобы попрощаться. Прошло более 2 лет с того дня, как я возглавил первую канадскую часть. Кое-кто из пилотов летал со мной много раз. Между нами установились прочные узы боевого братства, о которых знают только те, кто сам сражался. Я в последний раз глянул на свой «Спитфайр», вместе с которым за 12 месяцев мы совершили почти 200 вылетов. Теперь он выглядел усталым и потрепанным, слабо напоминая сверкающего красавца, которого я выбрал в Дигби. Однако он еще мог отлично сражаться. Заплатка на корне крыла напоминала о моем бое с «Месершмиттами» над Сеной. Я пожал руки всему наземному персоналу. Лишь когда мы затряслись по булыжной дороге в Эйндховен, я понял, что закончился целый период моей жизни.

Глава 19.
Роковое небо

Дюжина «Спитфайров XIV» кружила над Эйндховеном, когда мы с Вэрли прибыли на аэродром. Когда истребители рулили на стоянки мимо джипа, мы увидели, что большая часть пилотов использовала оружие во время вылета. Поттом узнали, что это были парни из 130-й эскадрильи которая только что сбила 7 «Фокке-Вульфов». Это был великолепный прием, и он предвещал хорошие бои в последние недели войны.

Моим лидером крыла был канадец Джордж Кифер, который летал со мной в составе авиакрыла Кенли. Джордж был все таким же тощим. У нас с ним состоялся долгий разговор о личном составе и действиях трех эскадрилий — 41-й, 130-й и 350-й, укомплектованной бельгийцами.

"Я полагаю, вы хотите иметь собственный «Спитфайр», как было, когда вы летали лидером крыла?»

«Вот именно, Джордж, — ответил я, ясно видя, куда он клонит. — Подберите мне хороший „Спит“, напишите на нем мои инициалы. Я полечу с вами завтра».

Услышав это, Джордж пригорюнился. Но я хлопнул его по спине и успокоил:

«У нас может быть только один лидер крыла, и это ты, Джордж. Но я не хочу перестать быть пилотом и буду летать 2 или 3 раза в неделю, чтобы не забыть, как это делается. Кроме того, парни перестанут меня уважать, если я буду сидеть на земле. Вы летаете эскадрильями, поэтому я не собираюсь отнимать у тебя работу. Когда мы полетим целым крылом, командовать будешь ты, а я возглавлю четверку или эскадрилью».

«Это прекрасно. Я пойду и подберу вам новенький „Спитфайр“, — ответил канадец.

«Все в порядке, Джордж. Но есть еще один момент. Я буду командовать первым вылетом на Берлин, когда он окажется в нашей досягаемости».

«Ладно, — рассмеялся Джордж. — В такой день я согласен лететь рядом».

Через 4 дня после форсирования Рейна мне сообщили, что для нас готов фунтовой аэродром. Я должен осмотреть его, и если он окажется пригодным, крыло должно немедленно перебазироваться туда.

Я взял с собой большую разведывательную группу. Мы пересекли реку по **очень** временному деревянному мосту и

въехали в то, что осталось от маленького городка Везель. Бомбардировочное Командование нанесло по нему удар за несколько часов до форсирования реки, и от города остались только руины. Здесь и там на углах «улиц» стояли группы подозрительных молодых оборванцев. Мы заподозрили, что еще совсем недавно они ходили совсем в другой одежде, но сейчас у нас были другие дела, и мы оставили немцев в покое.

Новый аэродром находился в местечке Дамме. Но и здесь земля совершенно раскисла от дождей, поэтому «Спитфайры» летать с такого аэродрома не могли. Следовало дождаться, пока он просохнет. Я позвонил командиру группы и сообщил, что аэродром непригоден. Он ответил:

«Не имеет значения. Армия только что захватила более хорошее место. Это Твенте в Голландии, совсем рядом с немецкой границей. Немедленно перебрасывайте свое крыло туда».

Мы свернули лагерь и помчались в Твенте. Аэродром раньше использовали Люфтваффе, но его бетонные полосы бомбились много раз и сейчас выглядели довольно подозрительно. Зато восточнее, на опушке леса, находился симпатичный зеленый лужок. Земля там была достаточно сухой, и я решил, что он послужит гораздо более хорошей полосой, чем развороченная бетонка.

Во второй половине дня я уже кружил над Твенте на своем «Спитфайре». Я тщательно осмотрелся, чтобы убедиться, что позади меня никого нет, перед тем, как сесть на луг. Мы находились слишком близко к линии фронта, и я не хотел, чтобы меня атаковали, когда у меня будут выпущены шасси и закрылки. Я благополучно сел, и механик показал мне, куда следует отрулить. Стоянку мы организовали возле центрального здания. Я выключил мотор и услышал знакомое потрескивание остывающего железа. Подошел механик, чтобы помочь мне выбраться из кабины.

«Ну и как вам…» — начал было я, но умолк на полуслове. В нескольких футах над головой промчался серый «Мессершмитт».

Фриц тоже увидел нас и над противоположным концом аэродрома начал разворачиваться, чтобы обстрелять. Я торопливо ударил по замку привязных ремней и пулей вылетел из кабины. Парашют волочился за мной, мешая бежать. Я рухнул на землю и заполз под брюхо «Спитфайра». Мы слышали, как приближается «мессер». Чертовски неудачное начало! Так глупо вляпаться после пяти лет войны, едва получив звание полковника.

Мы услышали два тяжелых удара, перекрывших шум мотора, а затем страшный взрыв, когда «Мессершмитт» врезался в землю. Мы поднялись на ноги. На противоположной стороне аэродрома

поднимался столб жирного черного дыма. Мы с парнем посмотрели на грязные мундиры и дружно рассмеялись. Я сказал:

«Заправь его, сынок. Я хочу взлететь через полчаса».

Кто-то подогнал джип, и я поехал через аэродром, чтобы поблагодарить расчеты бофорсов, которые спасли нас от почти верной гибели. Зенитчики из состава полка КВВС суетились у орудий. Я пожал руку каждому и поздравил их:

«Прекрасная стрельба. Просто первый класс! Я пришлю вам ящик пива, как только мы здесь обоснуемся».

«Простите, сэр, но не могли бы вы подтвердить в документах, что мы сбили этого фрица?» — спросил юный капрал.

Ничего не понимая, я посмотрел на дымящиеся обломки в 20 ярдах от нас.

«А какие вам еще подтверждения нужны?» — неуверенно спросил я.

Капрал объяснил:

«Видите ли, сэр, начальство никогда не поверит, что мы сбили „мессер“ всего двумя выстрелами».

Я рассмеялся.

«Все нормально. Я позвоню полковнику Престону в штаб 83-й группы и скажу ему, чтобы он не сомневался».

Мы пробыли в Твенте всего несколько дней. Наша грунтовая полоса оставалась пригодной для полетов, но лишь благодаря постоянным усилиям аэродромных служб, которые ровняли ее катками, причем их таскали взмокшие люди — и офицеры, и рядовые. Как только в полетах выдавался перерыв, на поле вытаскивали катки. Наши солдаты понимали, что предстоит последний рывок, после чего они отправятся домой. Мы могли видеть это по их счастливым сияющим лицам. Затем мы получили приказ грузиться на машины и отправляться, как мы надеялись, в последнее путешествие. На этот раз мы должны были перебраться на аэродром в Целле, где в мирное время была база Люфтваффе. Он находился в нескольких милях севернее Ганновера. Мы испытывали некоторые сомнения, хватит ли длины полосы для наших «Спитфайров XIV», поэтому мы с Джорджем полетели туда. Пока мы рулили по траве к ангарам, затрещала дюжина бофорсов. Они попытались сбить 4 «Фокке-Вульфа», которые на большой скорости спикировали на аэродром и исчезли.

По аэродрому нас провез молодой офицер шотландского полка, который захватил это место всего день или два назад. Практически все постройки остались невредимы. Мы увидели великолепные казармы с центральным отоплением, прочные ангары, ремонтные мастерские, железнодорожную ветку, просторный кинозал и даже бассейн. Наконец мы осмотрели

офицерское общежитие, которое должно было стать нашим новым домом. Это здание стояло несколько на отшибе. Обеденный зал был просто великолепен, имелась даже галерея для оркестра. В холле стояли бюсты Гитлера и Геринга. Внизу находился пивной погреб, стены которого были расписаны великолепными фресками, изображавшими историю Люфтваффе. Там было все — планеры, пилоты, тайно тренирующиеся в коммерческих летных школах, прелестные девушки и бомбы, сыплющиеся на испанские города. Наверное, немцы гордились тем, что сумели обмануть весь мир. Джордж подвел итог, недовольно проворчав:

«Мы могли бы закончить эту историю, написав пару картин!»

Рядом с пивным погребом находился туалет. Совершенно обычный, надо сказать, но там было кое-что, что нас сильно озадачило. Мы увидели несколько фарфоровых раковин, чуть меньше, чем обычная раковина для мытья рук. У них был широкий слив и хромированные ручки по сторонам, чтобы держаться за них.

«А что это такое?» — озадаченно спросил Джордж.

«Не знаю, — я пожал плечами, взявшись за ручки. — Не могут же они сюда блевать…»

«Вот именно, что могут! — воскликнул всезнающий шотландец. — Колбасники так и называют их **блевательницами.**Когда они перепьются пивом, то идут сюда. Еще римляне, обожравшись, щекотали в горле перышком, чтобы освободить место. Очень удобно».

«А потом снова нажраться», — сказал я.

«Ну, хватит», — оборвал канадец.

Я подумал, что нам никогда не понять народ, который считает необходимым устанавливать такие вещи в офицерском общежитии. Но если Целль был типичным довоенным гарнизоном, то становилось понятно, чем Гитлер привлек военных на свою сторону.

Мы перевели авиакрыло в Целль, и начались последние сражения войны. То, что осталось от Люфтваффе, летало с комплекса аэродромов восточнее Эльбы. Но эти эскадрильи гибли одна за другой под нашими ударами и от наступающих русских танков. Однако у противника еще оставалось достаточно самолетов, от грозных реактивных истребителей до легких связных. В последние две недели мы старались не дать им ни малейшей передышки, действуя от рассвета и до заката.

Для нас война в воздухе неожиданно стала более личным делом, чем раньше. Раньше мы считали уничтожение самолета таким же делом, как обстрел грузовика или укрепления. Когда сбитый «Мессершмитт» летел к земле, пилот либо успевал

выбраться из него, либо нет. Если ему удавалось раскрыть парашют, мы спокойно позволяли ему опуститься на землю, не пытаясь обстреливать. Это был рыцарский жест, который мы унаследовали от своих отцов, сражавшихся в прошлой войне. У меня даже не возникало мысли расстрелять беспомощного летчика, висящего на стропах. Но когда «Мессершмитт» взрывался, упав на землю, мы совершенно не думали о находившемся в кабине человеке.

Теперь мы на все стали смотреть немного иначе, потому что жили в Германии и встречались с немцами. Мы посетили концентрационный лагерь в Бельзене. Это жуткое место находилось всего в нескольких милях от Целля. Мы видели жуткие печи, грязные коридоры в деревянных бараках, где уже нельзя было отличить мертвых от умирающих. Мы видели, как бульдозеры сгребают сотни трупов в братские могилы.

Мы слышали рассказы наших пленных, которых освободили наступающие русские. Эти англичане тысячами проходили через Целль. Они прибывали на любом способном двигаться транспорте — от роскошных «Мерседесов» до деревенских телег. Поэтому мой аэродром начал напоминать подозрительный табор, а каждый из пилотов ухитрился обзавестись собственным автомобилем. Отправить этих людей в Англию не составляло труда, так как многочисленные «Дакоты» прилетали к нам каждый день с грузом бензина и боеприпасов. Вместо того чтобы возвращаться пустыми, они принимали на борт бывших пленных.

Однажды я собирался отправиться в свою комнату, когда меня перехватил Вэрли и шепотом сообщил:

«Сэр, в вашей комнате один майор. Он из плена и хочет видеть вас. Очень хочет!»

Я молча вошел в спальню. На кровати лежал и спал молодой майор авиации. Его грязный мундир пестрел заплатами. Он мирно посапывал во сне. Однако он быстро проснулся и сказал мне, что должен попасть в министерство авиации уже сегодня. Может, я помню о массовом побеге из Шталаг Люфт 3, когда заключенные выкопали туннель? И разве я забыл, что немцы, снова поймав 50 пленных, тут же их расстреляли? У нас есть информация о преступниках, это сделавших, и ее следует как можно быстрее доставить в Лондон.

Отношение местных жителей к таким вещам приводило меня в бешенство. На аэродром каждый день приходили молодые уборщицы, которые мыли и чистили помещения. Они весело щебетали, когда мимо проходили наши пилоты. Разумеется, они ничего не знали о Бельзене и его печах! То же самое говорили и немцы постарше, хотя до концлагеря было рукой подать. Его

комендант Крамер со своей любовницей, печально известной Ирмой Грезе (обоих потом повесили), часто посещал городок. Я принял меры, чтобы часть местных жителей побывала в концлагере, чтобы хоть как-то просветить их.

Во второй половине апреля мы довольно часто встречались в воздухе с немцами. В первый раз мы взлетали еще до рассвета, а садился последний патруль уже в полной темноте. Мы уничтожали истребители, бомбардировщики, транспортные самолеты, пикировщики, учебные самолеты и даже горстку гидросамолетов, которые обнаружили на одном из озер. Мы по-прежнему не могли бороться с реактивными самолетами, но мы знали, что они действуют из Любека на побережье Балтики. Мы обратили специальное внимание на эти аэродромы, стараясь перехватить Ме-262 во время взлета или посадки. Некоторые вражеские пилоты еще демонстрировали прежнее умение и агрессивность, но основная масса была уже не та.

При первой же возможности я повел свое авиакрыло к Берлину. Этот эпохальный эпизод стал нашей первой совместной операцией. Джордж возглавил эскадрилью, а Тони Гейз снова летел со мной. Впервые мы вместе летали еще в авиакрыле Бадера. Мы летели к Берлину на высоте около 2000 футов, над залитыми солнцем полями, озерами и лесами, вдоль совершенно пустого шоссе, которое оставалось справа от нас.

Трудно забыть те чувства, которые мы испытали, впервые увидев Берлин. Над немецкой столицей поднимались клубы дыма, что вынудило нас снизиться почти к самой земле. Дороги, ведущие на запад, были переполнены беженцами, покидающими город. Мы пролетели над пригородами, и под крылом замелькали берлинские кварталы, зияющие пустошами. Горели сотни домов, и внезапно нам вспомнился Фалез, потому что в воздухе витал тот же самый запах смерти. В этом была повинна русская артиллерия. Когда мы летели на восток, то видели вспышки выстрелов и столбы разрывов. Русские танки подходили к городу с востока. Тони сказал:

«Седой, более 50 на 2 часа. На той же высоте. Еще позади».

«Это фрицы, Тони?» — спросил я, старательно вглядываясь в приближающиеся самолеты.

«Не очень похожи, — ответил Тони. — Думаю, это русские».

Я сказал:

«Все нормально, парни. Сомкнуться и не дергаться».

А про себя подумал: что сейчас начнется, если мы столкнемся!

Яки начали медленно разворачиваться, чтобы зайти в хвост «Спитфайрам». Я не мог этого допустить и повернул крыло

вправо, чтобы оказаться выше русских. Всего у них было около сотни самолетов.

«Еще самолеты над нами», — спокойно сообщил Тони.

«Сомкнуться. Не ломать строй», — приказал я.

Мы сделали пару кругов. Обе стороны проявляли осторожность и подозрительность. Наконец я сблизился с русскими, насколько хватило смелости. Когда русский лидер оказался напротив меня, я повернул самолет, показав опознавательные знаки. Я ожидал, что он сделает то же самое, но русский даже и не подумал. Потом он прекратил круги и повел свою растрепанную группу на восток.

Мы смотрели, как они улетают. Похоже, русские не признавали ни дисциплины, ни порядка. Самолеты клубились, как рой пчел, постоянно меняющий форму. Они лениво фланировали над пылающим городом. Иногда от роя отделялась группа самолетов, которая спускалась к земле и что-то обстреливала среди груд кирпича и бревен.

(Я вспомнил об этом несколько лет спустя, когда воевал в Корее рядом с американцами, и над рекой Ялу появились первые эскадрильи хорошо обученных и дисциплинированных МиГ-15. Коммунисты многому научились за эти несколько лет.)

Больше нам не разрешали летать к Берлину. Наверное, это было вполне разумно, так как мы легко могли столкнуться с русскими, особенно в плохую погоду с минимальной видимостью. На высшем уровне было принято решение остановить наши армии на Эльбе, поэтому мы патрулировали между Целле и побережьем Балтики.

Огонь немецких зениток был точным, как всегда. Их артиллеристы не испытывали нехватки боеприпасов и каждый раз обстреливали нас, едва мы оказывались в пределах досягаемости. В последние дни войны мы обнаружили, что противник не забыл, как заманить невнимательного пилота истребителя в зенитную ловушку.

Мы получили приказ уделить особое внимание судоходству в Балтийском море. Однажды наша бельгийская эскадрилья, которой командовал англичанин Терри Спенсер, обнаружила танкер в бухте Висмар. Так как вокруг рвались снаряды зениток, Терри приказал двум четверкам держаться повыше, а третью повел в атаку на высоте мачт.

Бельгийцы видели, что самолет командира эскадрильи взорвался, когда пролетал над танкером. Крылья и фюзеляж упали в бухте на мелководье, а пылающий мотор по инерции пролетел дальше и взорвался на берегу. 11 «Спитфайров» вернулись в Целле, и старший из пилотов прибыл ко мне с этой

печальной историей. Даже если сделать скидку на драматические преувеличения, у нас не осталось надежды на спасение Терри. Мы остро переживали его потерю, так как он был хорошим человеком и способным командиром. Бельгийцы были очень преданы ему.

Однажды вечером Джордж повел свою эскадрилью к Эльбе. Я со своей четверкой прикрывал его сзади. Мы собирались поохотиться за реактивными истребителями и потому предполагали посетить как можно больше немецких аэродромов.

Мы полетели к аэродрому, который немцы постарались спрятать в густом лесу. На нас сразу обрушились тяжелые зенитки. Перед тем как повернуть назад, я глянул на летное поле и увидел, что эскадрилья «Мессершмиттов» выруливает на взлет. Лидер и его ведомый уже стояли в начале полосы, а остальные теснились сзади на рулежных дорожках. Я вызвал Джорджа:

«Дюжина „мессеров“ внизу, Джордж. Готовятся взлететь».

«О'кей, Седой. Я их видел. Мы вернемся через пару минут».

Через 5 минут мы вернулись и спикировали на аэродром со стороны солнца. «Мессеры» все еще стояли на земле. Однако зенитки были наготове, и к тяжелым орудиям сразу присоединились сотни легких. Немцы довели действия системы ПВО до совершенства. Иногда им удавалось удержать наши самолеты поодаль, пока их собственные садятся на аэродром.

Мое сердце екнуло, когда я увидел зенитки. Вероятно, то же самое почувствовали и все остальные. Война должна закончиться через несколько дней. Пилоты на аэродроме побросали «мессеры», их моторы остановились. Есть ли шансы прорваться сквозь огневой заслон, который поставят зенитки? Я насчитал около 55 орудий. Внезапно Джордж сказал:

«Седой, я намерен атаковать со своим ведомым. Прикроешь?»

Я хотел сказать: «Да стоит ли, Джордж?» или: «Армия все равно захватит это место завтра», но вместо этого лишь пробормотал:

«О'кей, Джордж».

Я бросил свой «Спитфайр» в крутой вираж и стал смотреть, как вторая пара понеслась вниз, к соединению рулежной дорожки и взлетной полосы. Джордж решил пройтись вдоль обходной дорожки, чтобы уничтожить побольше «Мессершмиттов», и потому отказался от преимущества захода от солнца.

Два «Спитфайра» становились все меньше и меньше. Их серо-зеленый камуфляж сливался с молодой листвой на земле, и на какую-то секунду я даже потерял их. Но зенитчики на земле видели их, и весь аэродром озарился вспышками выстрелов. Тяжелые орудия и легкие орудия. Одиночные и спарки. Счетверенные установки. Они стреляли отовсюду. С крыш

ангаров, с контрольной вышки, даже с деревьев. Под нами расстелилось целое полотно разрывов. Желтые разрывы, черные разрывы, белые разрывы и разноцветные трассы.

Мы видели, как истребители подошли к границе аэродрома. Потом мы увидели, как засверкали выстрелы пушек Джорджа, и от бетонной дорожки полетели искры. Я крикнул в микрофон:

«Немного выше, Джордж, ты недотягиваешь!»

Затем его снаряды попали в последний из «Мессершмиттов», и тот вспыхнул. Затем на нем взорвались боеприпасы, а пушечная очередь пропорола следующий «мессер». Через несколько секунд пылали почти все немецкие истребители. Над аэродромом поднялся столб белого дыма.

«Ты в порядке, Джордж?» — спросил я.

«Прекрасно, Седой. Я поднимаюсь».

«Красный-2?» — спросил я.

«В меня попали, но машина летит нормально».

«Веди его домой, Джордж, я вас прикрою», — приказал я.

Потом я в последний раз оглянулся на аэродром. Все «Мессершмитты» горели, и дым поднялся уже на высоту 2000 футов. Это был самый великолепный обстрел, какой я когда-либо видел. И наверняка самый смелый.

«Прекрасная работа, Джордж, — сказал я. — Ты поджег чертовски много!»

«Сколько их было, Седой?» — спросил Джордж.

«Ровно 11, я подсчитал».

Мы попытались поставить рекорд, сбив 100 фрицев за месяц, но после завершения последнего вылета 30 апреля выяснилось, что мы недобрали 3 штуки. В эти весенние дни крыло совершило рекордное число самолето-вылетов.

Помимо вражеских самолетов мы уничтожили около 1000 единиц транспорта и более 100 поездов. Мы также обстреляли несколько танков, но вряд ли наши пушки причинили им хоть какой-то вред. Мы также топили баржи и буксиры на реках и каналах, обстреливали скопления войск, где только их замечали. Это был бурный месяц.

Уже поползли разговоры о прекращении огня, но бои продолжались и в мае. Как-то вечером внезапный ливень заставил нас завершить полеты раньше обычного, и Джордж отозвал «Спитфайры». После того как все сели, мы с Джорджем отправились немного выпить перед обедом. Внезапно поднялся страшный шум. Это могло быть только окончание войны, которого мы ждали в ближайшие часы. Мы не планировали ничего официального на сей случай. Это случилось само собой. Бельгийцы начали петь, пробки от шампанского захлопали в

потолок, и в пивную набились пилоты и офицеры наземных служб, так и не снявшие рабочие комбинезоны. Внезапно пение смолкло, и прекратились всякие разговоры. А потом бельгийцы радостно завопили. Джордж крикнул мне в ухо:

«Это Терри Спенсер!»

Его лицо обгорело, он сильно хромал и передвигался только с помощью палки. Мы сразу вручили ему бокал шампанского. А теперь я постараюсь пересказать его историю.

«Я помню, что собирался атаковать танкер с бреющего полета. На нем было много легких зениток, и следующее, что я сообразил, это то, что я шлепнулся в воду и парашют накрыл меня. Рядом я увидел хвост моего „Спитфайра“. После этого мне пришлось выбираться из-под парашюта, который мог задушить меня».

Терри прервал рассказ и начал смеяться.

«Продолжай, что было дальше?» — потребовали мы.

«Хорошо. Я избавился от парашюта и поплыл к берегу. Он казался очень далеким, и я потерял уверенность. Но внезапно мои ноги коснулись дна, и я обнаружил, что стою в море глубиной 4 фута!»

Мы все весело рассмеялись. Терри продолжил:

«Немцы были удивлены не меньше меня. Они видели, что „Спитфайр“ взорвался, видели парашют, но высота была такой маленькой, что они не видели меня. Они отправили меня в госпиталь в Висмаре, и вот я здесь! А где мое шампанское?»

Я вышел и сразу позвонил командиру группы. Гарри Бродхерст лично выбрал Спенсера в качестве командира бельгийской эскадрильи и очень обрадовался, когда услышал приятную новость. Он спросил:

«Вы представили его к Кресту за летные заслуги как раз перед тем, как он пропал?»

«Да, сэр».

«Его сбивают во второй раз, и он выходит с вражеской территории?»

«Да, сэр. В первый раз он вернулся примерно месяц назад».

«Хорошо, — сказал командир группы. — Тогда я немедленно вручу ему Крест. Поздравьте его от моего имени и скажите, что приказ будет готов завтра».

Я побежал назад, чтобы обрадовать Гарри, но опоздал. Его раны, обратное путешествие, возбуждение и вино одолели его. Под присмотром Джорджа мы отнесли его в постель. В спальне я сообщил всем о награде. Кто-то сразу нашел орденскую ленточку и кусок картона. Мы вырезали из картона крест, и я написал на нем: «Крест за летные заслуги». Затем мы выключили свет и

пошли праздновать дальше.

* * *

Вскоре после этого мы поднялись в воздух в последний раз. Нам было приказано патрулировать к югу от Киля до 8.00, а потом вернуться в Целль. Если мы увидим вражеские самолеты, их следует провести к британскому аэродрому и посадить. Если они проявят враждебность — действовать обычными способами.

Вскоре мы заметили двухмоторный транспортный самолет. Он попытался уклониться от нас и повернул на север, за что и заплатил. Затем пилоты «Спитфайров» заметили четверку «Фокке-Вульфов». Фрицы покачали крыльями и тут же выпустили шасси. «Спитфайры» пристроились к ним с обеих сторон, и эта странная процессия пересекла линию фронта. Мои парни радостно обсуждали, как будут делить пистолеты «Люгер» и фотокамеры «Лейка». Но «фоккеры» сели на первом же замеченном британском аэродроме, оставив наших пилотов с носом. На следующее утро нас впервые не разбудил мощный рев моторов «Спитфайров», которые прогревались перед взлетом. И тогда мы поняли, что война действительно закончилась.

Спустя несколько недель я обедал вместе с несколькими датскими бизнесменами, которые интересовались полетами. Мы долго беседовали о самолетах, пилотировании и воздушной войне. Меня спросили, видел ли я великолепные результаты налета наших бомбардировщиков? Дело в том, что в марте 1945 года «Москито» атаковали здание гестапо в Копенгагене. В здании находились арестованные члены датского Сопротивления, и бомбы были положены так аккуратно, что они сумели бежать, не пострадав при взрывах. Я ответил, что не знал об этом. Но я с удовольствием посмотрел бы на результаты атаки. Хорошо, после ленча мы поедем к штаб-квартире гестапо и осмотрим его.

Бомбардировка действительно показала, что летчики 2-й группы стали настоящими снайперами. Боб Бейтсон водил эти 18 «Москито» к Копенгагену. Хотя здание гестапо стояло в жилом квартале, соседние дома практически не пострадали. Мы слышали несколько рассказов об этом рейде. Мы знали, что в налете принимал участие легендарный Бэзил Эмбри.

Когда мы проходили мимо опустевшего здания гестапо, датчане умолкли, и воздухе повисло какое-то напряжение. Хозяева внезапно перешли на датский. Я спросил, в чем дело.

Сначала они заколебались, а потом рассказали. Самолеты летели над Копенгагеном над самыми крышами, и один из

«Москито» головного звена зацепил флагшток. В результате бомбардировщик врезался в соседнюю школу. Здание вспыхнуло, и потом произошло самое худшее. Следующие «Москито», летевшие на большой скорости, не разобрались в ситуации и сбросили бомбы на школу вместо гестапо. Много детей погибло, многие остались инвалидами на всю жизнь. Но, как меланхолично сказали датчане, война — это война.

Выражения сожаления и соболезнования прозвучали неубедительно. Я решил рассказать Бэзилу Эмбри об этом промахе. Он наверняка прилетит в Копенгаген, чтобы лично встретиться с пострадавшими (как потом и произошло).

По дороге в Каструп датчане говорили, что неплохо бы открыть аэродром для публики, чтобы она могла осмотреть наши «Спитфайры». Ради этого очень многие придут на аэродром.

Я вдруг задумался. А почему бы и нет? Тройка «Спитфайров» для группового пилотажа. «Метеор» покажет, на что способен реактивный самолет. «Тайфуны» выпустят ракеты в Балтийское море, которое служит восточной границей аэродрома. Пролет целым крылом. Может быть, Бэзил Эмбри позволит «Москито» Боба Бейтсона показать имитацию атаки на бреющем. И почему бы не брать небольшую плату за вход, скажем, 2 кроны (4 шиллинга). А потом отдать собранные деньги пострадавшим детям.

Датчане пришли в восторг. Они возьмут на себя рекламу, печатание билетов и сбор денег. Немедленно был сформирован комитет по организации воздушного шоу. Мне оставалось только получить разрешение Гарри Бродхерста, достать побольше самолетов и принять меры по обеспечению безопасности. А также уговорить Бэзила Эмбри! Я пошел звонить командиру группы. Пришлось рассказать ему о гестапо и пострадавших детях, об энтузиазме датчан. Он осторожно согласился, что идея выглядит неплохой. Но опыт довоенных шоу показывает, что требуется тщательная организация. Я должен все проверить и перепроверить.

Началось составление планов. Шоу должно быть неформальным — вроде представления с оркестром и чаепитием, которые я помнил.

Была проведена репетиция, найдены мишени для «Тайфунов». Это были несколько гидросамолетов «Блом и Фосс», поставленные у самого берега. «Москито» будут участвовать, и поведет их Боб Бейтсон. Бэзил Эмбри, который тоже решил лететь, сказал, что возьмет к себе датского главнокомандующего. Мы понадеялись, что генерал не попортит своими шпорами самолет. Комитет ожидал, что придет около 50000 зрителей, что

принесет детям неплохую сумму.

Воздушное шоу было назначено на вторую половину дня в воскресенье. Накануне в моем офисе зазвонил телефон. Звонили из королевского дворца. Телефонистка сообщила, что со мной желает поговорить фрейлина королевы Дании. Наконец она подошла к телефону. Королева слышала о предстоящем шоу в Каструпе. Ее это очень заинтересовало, и она хотела бы посмотреть. Возможно ли это? Я объяснил, что шоу будет довольно скромным. Всего несколько самолетов. Все будет совершенно неформально, и не будет соответствовать королевской чести. Возможно, погода вообще все сорвет. Меня вежливо поблагодарили за информацию. Фрейлина переговорит с королевой и перезвонит. Я положил трубку и попытался сообразить, чем нам это грозит.

Телефон зазвонил через несколько минут. Королева понимает, что шоу организовано на скорую руку и носит неофициальный характер. Однако она решила посмотреть представление. Поэтому она вместе с кронпринцем прибудет в Каструп за несколько минут до начала.

Был уже субботний вечер. У нас оставалось менее суток, чтобы показать Королевские ВВС в наилучшем свете. К счастью, к нам прибыла группа девушек из оркестра Вспомогательной службы, которые знали национальные гимны. Из состава Полка КВВС был спешно сформирован почетный караул. Но как быть с дипломатическим протоколом и тому подобным? Всего лишь полковник — и то временный! — явно не соответствует первой леди страны. Следует немедленно сообщить командованию. Я позвонил командиру группы и изложил ситуацию. Он молча выслушал меня, а потом сказал, что об этом думает. Он полагал, что не следует позволить ситуации вырваться из-под контроля. Однако она это сделала. Он свяжется с главнокомандующим и перезвонит мне. Может быть, тот отменит все представление. Я содрогнулся при мысли, что проданы уже 100000 билетов, и еще больше датчан заплатят завтра при входе. Останавливать разогнавшийся маховик было уже поздно.

Через час позвонил Гарри Бродхерст. Главнокомандующий распорядился, чтобы все шло своим чередом. В Копенгаген немедленно вылетает первый подвернувшийся из генералов, который будет встречать королеву и проверит, все ли будет нормально. До завтра!

Все прошло великолепно. Солнце сияло. Маленькие девушки из Вспомогательной службы КВВС играли, как могли. Были поднесены букеты и проведен смотр почетного караула. 3 «Спитфайра» 41-й эскадрильи показали групповой пилотаж.

«Тайфуны» потопили баржу, а Тони Гейз промчался на «Метеоре» над взлетной полосой, как умел только он. На горизонте уже начали собираться тучи, когда «Москито» Боба Бейтсона пролетели на малой высоте над аэродромом, на котором собралось около четверти миллиона зрителей.

Деньги были собраны, и детям-инвалидам был выписан солидный чек. Последовала еще одна церемония, но я в ней уже не участвовал. Из Германии прилетел главнокомандующий и передал чек королю Дании. Будущее этих детей было обеспечено. Полагаю, что это может служить самым хорошим концом моей истории.

Приложения

Приложение 1. Аэродромы Истребительного Командования во время Битвы за Англию

10-я группа, Радлоу-Мэнор, Бокс, Уилтшир

Пембри
Филтон
Эксетер
Роборо
Миддл-Уоллоп
Уормфелл
Билбери
Колерн
Сент-Эваль
Боском-Даун
Эстон-Даун
Саттон— Бридж
Хаварден

11-я группа, Хиллингдон-Хаус, Оксбридж, Миддэссекс

Дебден
Кэстл-Кампс
Мартлшэм-Хит
Норт Уилд
Стэплфорд
Хорнчерч
Рочфорд
Мэнстон
Кенли
Кройдон
Уэст-Маллинг
Биггин-Хилл
Грейвсенд
Редхилл
Хокиндж
Лимпн
Тангмер

Уэстхэмпнетт
Форд
Нортхолт
Хендон

12-я группа, Уотнолл, Ноттингем, Ноттингемшир

Даксфорд
Колтишелл
Уиттеринг
Дигби
Киртон-ин-Линдсей
Спек
Рангвей
Черч-Фентон
Леконфилд
Идон

Приложение 2. Летчики, участвовавшие в битве за Англию

	Всего	Погибли
Королевские ВВС	2384	398
Морская авиация	57	9
Австралийцы	21	13
Новозеландцы	100	11
Канадцы	87	20
Южноафриканцы	21	9
Родезийцы	2	—
Ямайка	1	—
Ирландцы	9	—
Американцы	7	1
Поляки	135	29
Чехи	85	8
Бельгийцы	27	5
Израильтяне	1	—
Французы	12	—
	2949	503

Приложение 3. Английские эскадрильи, участвовавшие в Битве за Англию

1	«Харрикейн »
1 ККВВС	«Харрикейн »
3	«Харрикейн »
17	«Харрикейн »
19	«Спитфайр »
23	«Бленхейм »
25	«Бленхейм »
29	«Бленхейм »
32	«Харрикейн »
41	«Спитфайр »
43	«Харрикейн »
46	«Харрикейн »
54	«Спитфайр »
56	«Харрикейн »
64	«Спитфайр »
65	«Спитфайр »
66	«Спитфайр »
72	«Спитфайр »
73	«Харрикейн »
74	«Спитфайр »

79	«Харрикейн »
85	«Харрикейн »
87	«Харрикейн »
92	«Спитфайр »
111	«Харрикейн »
141	«Дефиант »
145	«Харрикейн »
151	«Харрикейн »
152	«Спитфайр »
213	«Харрикейн »
219	«Бленхейм »
222	«Спитфайр »
229	«Харрикейн »
232	«Харрикейн »
234	«Спитфайр »
235	«Бленхейм »
236	«Бленхейм »
238	«Харрикейн »
242	«Харрикейн »
245	«Харрикейн »

247	«Гладиатор »
248	«Бленхейм »
249	«Харрикейн »
253	«Харрикейн »
257	«Харрикейн »
263	«Харрикейн »
264	«Дефиант »
266	«Спитфайр »
302	«Харрикейн »
303	«Харрикейн »
310	«Харрикейн »
312	«Харрикейн »
501	«Харрикейн »
504	«Харрикейн »
600	«Бленхейм »
601	«Харрикейн »
602	«Спитфайр »
603	«Спитфайр »
604	«Бленхейм »
605	«Харрикейн »

607	«Харрикейн »
609	«Спитфайр »
610	«Спитфайр »
611	«Спитфайр »
615	«Харрикейн »
616	«Спитфайр »
421-е звено	«Харрикейн »

Приложение 4. Основные части Люфтваффе, участвовавшие в Битве за Англию

Kampfgeschwader 1	He-111, Do-17
Kampfgeschwader 2	Do- 17
Kampfgeschwader 3	Do- 17
Kampfgeschwader 4	He- 111, Ju-88
Kampfgeschwader 26	He-111
Kampfgeschwader 27	He-111
Kampfgeschwader 30	Ju-88
Kampfgeschwader 51	Ju-88
Kampfgeschwader 53	He-111
Kampfgeschwader 54	Ju-88
Kampfgeschwader 55	He-111
Kampfgeschwader 76	Do-17
Kampfgeschwader 77	Ju-88
Lehrgeschwader 1	Ju-88, Ju-87, Me-110
Lehrgeschwader 2	Me-109, Me-110

Stukageschwader 1	Ju-87
Stukageschwader 2	Ju-87
Stukageschwader 3	Ju-87
Stukageschwader 51	Ju-87
Stukageschwader 77	Ju-87
Zerstorergeschwader 2	Me-110
Zerstorergeschwader 26	Me-110
Zerstorergeschwader 76	Me-110
Jagdgeschwader 2	Me-109
Jagdgcschwader 3	Me-109
Jagdgeschwader 26	Me-109
Jagdgeschwader 27	Me-109
Jagdgeschwader 51	Me-109
Jagdgeschwader 52	Me-109
Jagdgeschwader 53	Me-109
Jagdgeschwader 54	Me-109
Jagdgeschwader 77	Me-109
Erprobungsgruppe 210	Me-110, Me-109

Приложение 5. ТТХ истребителей

	«Харрикейн I»	«Спитфайр I»	«Спитфайр Vb»	«Спитфайр IX»	«Спитфайр XIV»	«Тайфун IB»	Me-109E-3	Me-109F-3	Me-109G-6	FW-190A-3	FW-190D-9	Me-262
Размах крыла, м	12,19	11,23	11,23	11,23	11,23	12.67	9,65	9,9	9,9	10,51	10,51	12,5
Длина, м	9,55	9,12	9,12	9,54	9,96	9,73	8,65	8,85	8,83	8,85	10,2	10,6
Высота, м	4,01	3,5	3,85	3,85	3,86	4,66	3,5	3,4	3,4	3,95	3,35	3,8
Двигатель	Роллс-Ройс «Мерлин II» 1030 ЛС	Роллс- Ройс «Мерлин II» 1030 ЛС	Роллс-Ройс «Мерлин-45» 1440 ЛС	Роллс-Ройс «Мерлин-63» 1710 ЛС	Роллс-Ройс «Грифон-65» 2050 ЛС	Нэпир «Сейбр II» 2180 ЛС	Даймлер-Бенц DB-601A 1100 ЛС	Даймлер-Бенц DB-601E 1300 ЛС	Даймлер-Бенц DB-605 1800 ЛС	BMW-801 D 1700 ЛС	Юнкерс Jumo-213A 1750 ЛС	2 ТРД Юнкерс Jumo-109-004B Тяга 900 кг
Взлетный вес, кг	2990	2620	3015	3424	3855	6010	2500	2800	3150	3470	4300	6400
Максимальная скорость, км/час	510	570	602	655	720	664	570	630	623	640	685	865
Потолок, м	10120	10350	11280	13100	13560	10730	11000	12000	11550	10300	12000	11500
Дальность, км	665	770	725	700	740	821 (с бомбами); 1577 (с подвесными баками)	660	700	720	990	835	650
Вооружение	8x7,69 мм	8x7,69 мм	2x20 мм; 4x7,69 мм	2x20 мм; 4x7,69 мм	2x20 мм; 4x7,69 мм	4x20 мм; 8 ракет или 2 бомбы по 227 кг	3x20 мм; 2x7,92 мм	1x15 мм; 2x7,92 мм	1x30 мм; 2x13 мм	4x20 мм; 2x13 мм	4x20 мм или 30 мм; 2x13 мм; 1 бомба 500 кг	4x30 мм

Иллюстрации

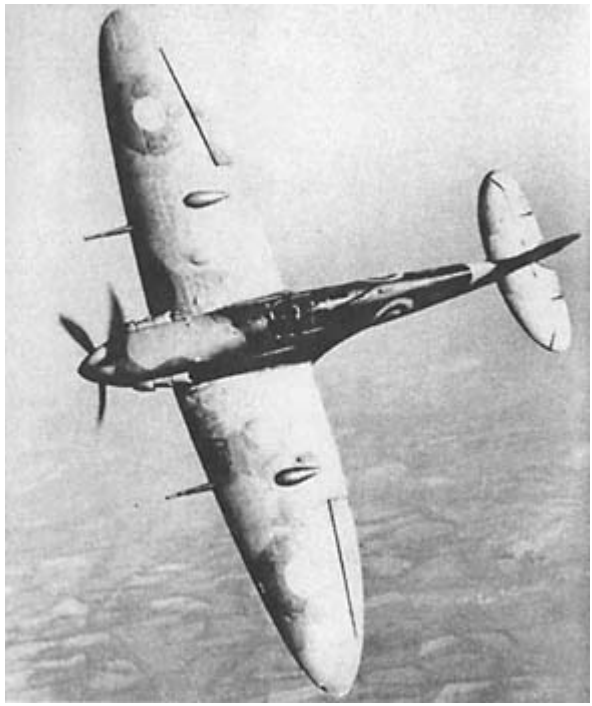
Справа Бадер, слева — старший лейтенант Джонни Джонсон, в центре — капитан Дандас, лето 1941 года.

Истребитель «Спитфайр».

Низковысотный истребитель «Спитфайр Vb» LF.

Джонни Джонсон после войны.

Джонсон, Салли и «Спитфайр».



«Спитфайр Vb».

Плакатный герой Джонни Джонсон.

Майор Джонни Джонсон.

notes

Примечания

1

Auxiliary attitude.

2

Dogsbody — салага, новичок. Позывной Бадера, совпадающий с его инициалами ДБ.

3

Кодовое название Тангмера.

4

Связной самолет Майлс «Мажистер».

5

Девиз на гербе 616-й эскадрильи.

6

Краули-Миллинг сумел посадить свой «Спитфайр» и избежал плена. Вскоре он встретился с людьми Сопротивления и был укрыт в Сент-Омере. Там он узнал, что существует план выкрасть Бадера из госпиталя, но, к несчастью, подполковник сам совершил неудачную попытку побега, и его тут же отправили в Германию. Крау начал долгий путь домой, который привел его на Пиренеи, в испанский концентрационный лагерь. Однако он вырвался и продолжал сражаться в составе 610-й эскадрильи.

7

Ныне герцог Портленд.

8

На «Спитфайре» оружие устанавливалось в крыльях, поэтому пушки стреляли параллельно оси самолета, но не вдоль нее, как было с пушками в фюзеляже, стреляющими через ось винта или с помощью синхронизатора. Меткость при этом снижалась. Но можно было установить пушки так, чтобы их трассы перекрещивались на некотором расстоянии от самолета.

9

The Wee Mac — Крошка Мак, но можно перевести и как «Пипи Мак». Прим пер.

10

Кавалер Рыцарского Креста майор Вальтер Матони, 41 победа.

11

Речь идет о Хансе-Иоахиме Марселе.